إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

INTERNATIONAL

إنترناشيونال مارس ٢٠٠٥ / المحرم ١٤٢٦
International March 2005 / Almoharam 1426







national

ولنا كلمة بقلم مستشار التحرير

منهاج الرئيس بوش فى الولاية الثانية

عاصم السيد أحمد

أقيمت مراسم تنصيب الرئيس الأمريكي چورچ بوش لمدة الرئاسة الثانية بمبنى الكابيتول حيث كان فى إستقباله آلاف المتظاهرين ضد سياسته وحربه على العراق. وقبل إلقاء خطابه حرص بوش على حضور قداساً فى كنيسة سانت چون القريبة من البيت الأبيض ليؤكد أنه الرئيس المؤمن الذى يحقق مشيئة الله فى الأرض بعد إنتخابه للمرة الثانية..

ولما كان الرئيس بوش يريد لخطابه - الذى أسماه "قوة الحرية" - أن يبقى فى ذاكرة التاريخ، فقد وصفه بأنه يأتى من وراء النجوم وكلماته تعتبر مقدسة، وأنه ملهم من الله بإعتباره رسولاً للعناية الإلهية لهداية العالم بعد تحريره، وذلك بحجة أن الأمريكيين لا يمكنهم العيش مع وجود أى طغيان فى دول أخرى خاصةً بعدما أوصلتهم الأحداث والمنطق لنتيجة واحدة وهى أن الحرية فى مجتمعهم تعتمد على وجودها فى العالم كله.

لقد ألقى الرئيس بوش **خطابه عن "حالة الإتحاد" وسط تصفيق الأعضاء الجمهوريين، وكان التركيز فى الخطاب على موضوع نشر الديمقراطية فى الشرق الأوسط بإعتباره من أولويات برنامجه على المستوى الدولى، وأكد نجاح الولايات المتحدة فى العراق لتمسك العراقيين بحريتهم، وسيبقى العراق جبهة حيوية فى مكافحة الإرهاب الذى لا زال يهدد الولايات المتحدة، ورفض الرئيس** بوش **تحديد موعد لإنسحاب القوات الأمريكية من العراق معللاً أن ذلك سيجعل الإرهابيين يعتقدون أن الولايات المتحدة نفذ صبرها.**

ومن أهم النقاط التى تناولها الرئيس بوش:

* تشجيع الإصلاح فى رئاسته الثانية عن طريق إقناع العالم بالحرية بعد التغيير.
* إعتبار أمريكا نموذجاً للحرية، ولا يمكنها العيش مع وجود طغيان فى دول أخرى نتيجة لغياب الديمقراطية والإستبداد السياسى مما يشجع على إنتشار الإرهاب الذى لابد من محاربته لأمن أمريكا وسلام العالم.
* التعهد بمساعدة كل الشعوب التى تريد التحرر من القهر والإستبداد والطغيان، وأن على النشطاء السياسيين فى كل مكان أن يتوقعوا التأييد الأمريكى فى معاركهم ضد حكوماتهم القمعية لأن مصالح أمريكا وقيمها مرتبطة بالعالم، وأن أفضل طريقة للحفاظ على السلام والأمان هو بناء حرية الشعوب.
* قيام الولايات المتحدة وحلفائها بمساعدة الشعب الفلسطينى بعد الوصول إلى حل للقضية الفلسطينية بين الطرفين الإسرائيلى والفلسطينى، والعمل على بناء المؤسسات اللازمة لقيام دولة فلسطين المستقلة المسالمة فى ظل الديمقراطية.
* إستعداد واشنطن لفرض العقوبات التى أقرها الكونجرس العام الماضى فى قانون محاسبة سوريا فى حالة عدم تعاون دمشق بشأن ملفات العراق والسلام الفلسطينى الإسرائيلى ولبنان والسماح للإرهابيين بإستخدام أراضيها.
* إتهام إيران بأنها الراعى الأول للإرهاب فى العالم، وسعيها لإمتلاك أسلحة نووية، وحرمان شعبها من الحرية التى يريدها.

وقد وجه الرئيس بوش **كلمة فى خطابه للشعب العراقى أكد فيها إستعداد أمريكا لدعم الحركات الديمقراطية لديهم للحصول على حريتهم.**

ولأول مرة منذ ٣٢ عاماً تطرق الرئيس **بوش** إلى خطته الخاصة بإصلاح نظام الضمان الإجتماعى فى الولايات المتحدة. وأكد على أن إدارته ستعمل على وقف ١٥٠ برنامجا بتمويل من الحكومة وذلك فى محاولة لخفض العجز فى الموازنة الأمريكية إلى نحو ٥٠٪.

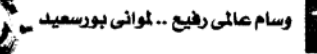
وفى النهاية إنتقدت قيادات الحزب الديمقراطى فى الكونجرس الفقرات الخاصة بالعراق فى خطاب الرئيس بوش وتعمده عدم الكشف عن تفاصيل خطته بالنسبة للبدء فى سحب القوات الأمريكية من العراق وتمسكه بمواقفه القديمة الرافضة لتحديد جدول زمنى لذلك. وتأكيده المساعدة فى بناء قوات الأمن والجيش العراقى. ومساندة هذه القوات متى إعتمدت على نفسها وتحملت المسئولية الأمنية وحدها..

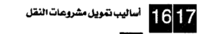
ولقد أظهر رجال البيت الأبيض إستيائهم من ممارسة الرئيس بوش الضغط وفرض التغيير والإصلاح عن طريق سياسته الخارجية النشيطة والتى لم يسبق لرئيس أمريكى فى تاريخ الولايات المتحدة إتباعها..

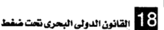
إن الولايات المتحدة برئاسة بوش وبإمكانياتها المتعددة يمكنها معالجة معظم المشاكل التى تعانى منها الدول وخاصةً الدول النامية فى الشرق الأوسط متى كان الكيل بمكيال واحد وليس بمكيالين..

إقرأ فى هذا العدد







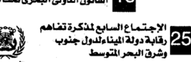


















مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International
Economic Magazine
غفران للنشر ذات مسئولية محدودة
Ghofran Publishing Limted
Registration No. 04874965
Camden Road .Camden Town
London NW1

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : +2-03-5745850

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول: 0123184320 - (+2)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924 -(+2)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح
تليفون: (346081)-(064)-(+2)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(711999) - (43) - (+963)

السعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(+966)
فاكس: (6369459)-(2)-(+966)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات و البضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى :-

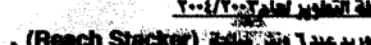
★ إستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
★ حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
★ إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣

حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٦٠٠٠م٢
بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهرياً
- النقل بالقطار محطة واحدة

خطة التطوير لعام ٢٠٠٣/٢٠٠٤

- توريد عدد ٦ ونش ثقالة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (TRANS TAINE)(R.T.G)





الميناء الجاف:

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠.٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من اكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع انحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

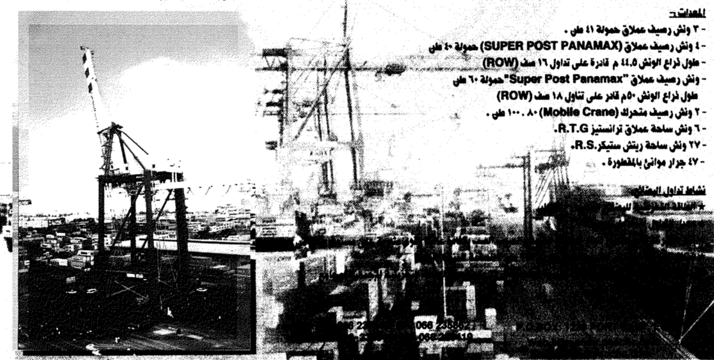
نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI Files
- إستخدام اجهزة كمبيوتر محمول لاسلكياRDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
طول ذراع الونش ٥٠م قادر على تناول ١٨ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ . ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

نشاط تداول البضائع :-









شركة جلف بدر

الأستاذ/ أحمد حلمى بدر

والأستاذ/ بهاء حلمى

والدكتور/ محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية



للسيد الفريق

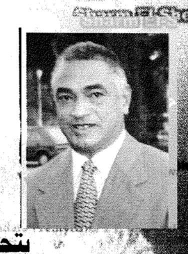
أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس

للثقة الغالية التى أولاها سيادته

فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



بتجديد فترة رئاسته للهيئة لما حققته من إنجازات

ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار


F.I.F.F.A
FIATA
IATA
Royal
Logistics
رويـال
للخدمات اللوچستية
رائدة فى النقل الدولى واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

أجندة إنترناشيونال

* يعقد فى الأسبوع الأول من مارس الجارى بالقاهرة المؤتمر الأول لتكنولوچيا صناعة الورق الذى يعتبر الأول من نوعه فى مصر ، ويشارك فى المؤتمر خبراء صناعة الورق فى العالم ، ويصاحب المؤتمر معرض لأحدث الأنظمة والأجهزة.
* يجتمع فى العاصمة البريطانية لندن أول مارس الجارى وزراء خارجية الدول الأعضاء فى اللجنة الرباعية الخاصة بقضية الشرق الأوسط التى تضم الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبى والأمم المتحدة وروسيا.
* يضم إجتماع القاهرة الذى يعقد فى الثالث من شهر مارس الجارى وزراء خارجية الدول الصناعية الكبرى والدول العربية ، وذلك لدعم الإصلاحات الإجتماعية والإقتصادية فى المنطقة.
* يعقد الإجتماع التحضيرى لمجلس الجامعة العربية بالقاهرة يومى 4 و 5 مارس الجارى لبحث المذكرات التى تقدمت بها مصر والأردن والجزائر وسلطنة عمان بشأن قضايا العمل العربى - ورفع تقريرها إلى القمة العربية التى ستعقد فى نفس الشهر بالجزائر.
* يعقد مركز الإقتصاد الإسلامى بجامعة الأزهر بالتعاون مع الإتحاد العام للتعاونيات فى مصر والإتحاد التعاونى العربى مؤتمراً تحت عنوان "التعاونيات والتنمية فى مصر والعالم العربى" فى الفترة من 8 و9 مارس الجارى.
* ينظم الإتحاد اليابانى "جما" بالتعاون مع جيتر والقاهرة المعرض الدولى للأغذية والمشروبات باليابان فى الفترة من 8 إلى 11 مارس الجارى.
* تعقد اللجنة العليا المصرية التونسية المشتركة دورتها الحادية عشر بالعاصمة التونسية يومى 9و10 مارس الجارى حيث يتم بحث تفعيل العلاقات الإقتصادية بين البلدين.
* تعقد المنظمة العربية لمناهضة التميز برئاسة الأستاذ/ إبراهيم نافع ، وبالتعاون مع مركز البحوث والدراسات السياسية بكلية الإقتصاد والعلوم السياسية بجامعة القاهرة والمنظمة المصرية للتعاون الدولى مؤتمراً دولياً تشاورياً بالقاهرة عن مفهوم المعاداة السامية بين الأيدلوچيات والسياسة والقانون ، والأبعاد والتداعيات المستقبلية ، وذلك فى الفترة من 8 إلى 10 مارس الجارى.
* يبدأ المؤتمر القومى الثانى للمرأة أعماله بالقاهرة برئاسة السيدة سوزان مبارك يوم 14 مارس الجارى ، وذلك لإستعراض الإنجازات التى تحققت للمرأة المصرية خلال السنوات الخمس الماضية ، وتحقيق أهداف الألفية الثالثة للمرأة.
* يقام المعرض الدولى لمواد البناء والتشييد بالعاصمة الصينية بكين خلال الفترة من 14 إلى 17 مارس الجارى.
* تعقد منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) إجتماعها فى 16 مارس الجارى بمدينة أصفهان الإيرانية ، حيث سيتم وضع نظام سعرى جديد يلقى قبولاً من جميع أعضاء المنظمة.
* تعقد القمة الثالثة لوزراء الإتصالات والمعلومات فى أسيا بالبحرين فى الفترة من 21 إلى 22 مارس الجارى.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر ديسمبر ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٦٧,٦	٢٧٤,٦	٦١,٠	٠,٠	٢١٥,٨	٢٠,٩	٠,٩	١٥,٠	٥٣,٢	١٠٠٩,٠
صب جاف	١١٦,٣	٥٤٣,٢	٥٧,٠	٠,٠	٤٦٣,٥	١٠٢,٥	١٧٨,٣	٠,٠	٠,٠	١٤٦٠,٨
أتربة وخامات	٤٦,٥	٥٨٥,٥	٢٢,٧	٨٩,٢	٠,٠	٢,٥	٣٣,٦	٠,٠	٠,٠	٧٨٠,٠
ذات طبيعة خاصة	١٠٤,٠	٠,٠	٠,٤	٠,٠	٥٧,٥	٣٩,٣	٠,٠	٠,٨	٠,٠	٢٠٢,٠
أسمدة وأملاح	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤٦,١	٠,٠	٣,٥	٠,٠	٠,٨	٠,٠	٥٠,٤
صب سائل	٩٨,١	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٥,٧	٩٧,٢	٦,٠	٠,٠	٠,٠	٢١٧,٠
إجمالى	٧٣٢,٥	١٤٠٣,٣	١٤١,١	١٣٥,٣	٧٥٢,٤	٢٦٥,٩	٢١٨,٨	١٦,٦	٥٣,٢	٣٧١٩,٠
ترانزيت	٤,٤	١٧,٠	٢٩٠,٧	٠,٠	٣٤٧,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٦,٩	٦٨٦,١
الإجمالى العام	٧٣٦,٩	١٤٢٠,٣	٤٣١,٨	١٣٥,٣	١٠٩٩,٦	٢٦٥,٩	٢١٨,٨	١٦,٦	٨٠,١	٤٤٠٥,٢
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٧٢,٢		١٠,٥	٠,٠	٩,٨	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٩٢,٥
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٦١,٩	٠,٠	٩٥,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٥٧,٥
الإجمالى العام	٢٢٢٩,٤		٥٠٤,١	١٣٥,٣	١٢٠٥,٠	٢٦٥,٩	٢١٨,٨	١٦,٦	٨٠,١	٤٦٥٥,٢

★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٧٢,٤	١٥٧,٠	٧٠,٠	٠,٠	١٠١,٣	٣٨,٠	٠,٥	١١,٣	١٢٢,٠	٦٧٢,٥
حاصلات زراعية	٤٥,٤	٠,٠	١,٠	٠,٠	٢١,٩	٢٧,٣	٠,٠	٣٢,٦	٠,٠	١٢٨,٢
صب جاف	٢,٢	٢,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤,٢
أتربة وخامات	٩٧,٥	٢٠٥,٠	٠,٠	٠,٠	٣٨٨,١	٦١,٦	١٧٧,٨	١,٠	١٥٧,٢	١٠٨٨,٣
ذات طبيعة خاصة	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٧	٨,٢	١,١	١,٠	٠,٠	١٠,٩
أسمدة وأملاح	٩,٦	١٧٣,٨	١١,٥	٠,٠	٣١,٢	٢٥,٣	٠,٠	٠,٧	٠,٠	٢٥٢,٠
صب سائل	٢٣١,٨	١٣٨,٠	٤٥,٤	٠,٠	٢,٠	٣,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤٢٠,٧
إجمالى	٥٥٨,٩	٦٧٥,٨	١٢٧,٩	٠,٠	٥٤٥,٢	١٦٣,٩	١٧٩,٤	٤٦,٥	٢٧٩,٢	٢٥٧٦,٨
ترانزيت	١٠,٠	١٨,٠	٢٩٢,١	٠,٠	٣٤٨,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٦٦٨,٧
الإجمالى العام	٥٦٨,٩	٦٩٣,٨	٤٢٠,٠	٠,٠	٨٩٣,٩	١٦٣,٩	١٧٩,٤	٤٦,٥	٢٧٩,٢	٣٢٤٥,٥
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٥٤,٤		١٨,٨	٠,٠	٢٥,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٩٨,٧
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠	٠,٠	٦٢,٥	٠,٠	١٠١,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٦٤,٢
تموين سفن	٠,٠	٠,٠	٤٥,٤	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤٥,٤
الإجمالى العام	١٣١٧,١٠		٥٤٦,٨	٠,٠	١٠٢١,١	١٦٣,٩	١٧٩,٤	٤٦,٥	٢٧٩,٢	٣٥٥٣,٩

★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

عدد السفن الواردة

البيان	إسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٧٣	٥٢	١٣٣	٠	١٨٨	٢٦	١	٠	٢٣	٥٩٦
صب جاف	٦	١٥	١	٠	١١	٢	٣	٠	٠	٣٨
أتربة وخامات	٣	١١	٣	٢٤	١٨	٥	١٤	٠	٧	٨٥
ذات طبيعة خاصة	٣٢	٠	١	٠	٢٥	١٣	١	٠	٠	٧٢
أسمدة وأملاح	٠	٠	٣	١٢	٤	٦	٠	٠	٠	٢٥
صب سائل	١٨	١٠	٠	٠	٣	٢٠	١	٠	٠	٥٢
مولاس	٢	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٢
إجمالى	٢٣٤	٨٨	١٤١	٣٦	٢٤٩	٧٢	٢٠	٠	٣٠	٨٧٠
ركاب	٣	٠	٢	٠	٠	٢٣	٤٠	٦٤	٠	١٣٢
أخرى	١٦	٠	٦٧	٠	٠	٤٢	٠	٠	٠	١٢٥
إجمالى عام	٢٥٣	٨٨	٢١٠	٣٦	٢٤٩	١٣٧	٦٠	٦٤	٣٠	١١٢٧

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٦٠٦٨	٧٩٥	١٩٦٧٣	٢٦٩٥٠	١٧١٦٧	٤٩٨٢	٤٢٣٢	٧٩٨٦٧
	مغادرون	٦١٥٨	١٠٦٣	١٢٦٢٦	٢٩٠٩٩	١٦٥٤٤	٥٧٧٥	٤٠٢١	٧٥٢٨٦
	الإجمالى	١٢٢٢٦	١٨٥٨	٣٢٢٩٩	٥٦٠٤٩	٣٣٧١١	١٠٧٥٧	٨٢٥٣	١٥٥١٥٣

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	٣٢٨٣٠	٢٤٧٢٥	٥٧٥٥٥	١٤٩٦	١٨٣٨	٣٣٣٤	٦٠٨٨٩
بورسعيد	٥٢٤٦	٩٤١٧	١٤٦٦٣	٣٠٩٤٤	٣١٢٥٨	٦٢٢٠٢	٧٦٨٦٥
دمياط	٤٤٦٥	١١٥٩٩	١٦٠٦٤	٤٣٤٦٠	٤٦٢٢٤	٨٩٦٨٤	١٠٥٧٤٨
السويس والأدبية	٩٨	١٨٠	٢٧٨	٠	٠	٠	٢٧٨
السخنة	٥٦٤٣	٩٠٤٨	١٤٦٩١	٢٦٧٧	٠	٢٦٧٧	١٧٣٦٨
إجمالى عام	٤٨٢٨٢	٥٤٩٦٩	١٠٣٢٥١	٧٨٥٧٧	٧٩٣٢٠	١٥٥٢٢٠	٢٦١١٤٨

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



دكتور ربان/ أحمد حنفى الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

الجزء الثانى

العنصر البشرى وإدارة السلامة على متن السفن

كيف تتعرف على المخاطر وتتفاداها، وتقيم الأداء التشغيلى وترفع الكفاءة

بوضوح، إن أهمية العنصر الحى والأفراد المدربون جيداً لإدارة صناعتنا، سواء فى البحر أو فى الإدارة البحرية، لم تراعى من قبل المنظمة البحرية الدولية.

وقد تم سؤال الحكومات عن مطابقة الأحوال التى تميل إلى زيادة إحتمالية الخطأ البشرى للحدوث، ولتحديد الوسائل الأكثر فعالية فى منع أو تخفيف الآثار الناجمة عن الخطأ البشرى.

وقد تم إقرار الرؤية كالتالى:
لإجراء التعزيز الهائل للسلامة البحرية والجودة الخاصة بالبيئة البحرية بواسطة توجيه أمور العنصر البشرى لتحسين الأداء.
الأهداف والأسس محددة فى الملحق عن هذه الملاحظات.
الدراسات الخاصة بموضوع تحليل الجدارة البشرية تقوم بتقييم إسهام العنصر البشرى فى فشل المنظومة. وعادة ما تتكون عملية تحليل الإعتمادية البشرية من المراحل التالية:
١- مطابقة المهام الأساسية.
٢- تحليل واجب المهام الأساسية.
٣- مطابقة الخطأ البشرى.
٤- تحليل الخطأ البشرى.
٥- تحديد مقدار الإعتمادية البشرية.
الأمور الخاصة بالتقييم الرسمى للسلامة والعنصر البشرى مدرجين فى جدول أعمال المنظمة البحرية الدولية. وهى لازالت فى هذا الوقت فى المراحل المبكرة للتطوير.

إلى أين سوف تقودنا جميع دراسات ذلك العنصر البشرى؟

ما من شك فى توقع إنتاج فوائد جمة من هذه الدراسات، وهنا ينشأ السؤال: هل سوف يساعد هذا الجهد الإدارى منظموا دولة الميناء والعلم فى تعزيز أكبر للفحوصات والقواعد؟ قد يخلق ذلك دعامة قوية تساند ظهر صناعتنا!!
وترتابنى المخاوف أن تكون «الحوادث الحرة» فى الصناعة البحرية أن تذهب بعيداً جداً مثلما كانت، وبالتأكيد يكون مفتاح تقليل الحوادث فى سبيل العثور عليه فقط عندما نفهم التمييز بين الكل
أ- جمع البيانات وتقديم قواعد أكثر.
ب- نقل المعرفة الفعلية إلى العاملين فى البحر، والملاك، والإدارات البرية. والتى سوف تساعدهم فى تحسين سجل مسارنا.
فإذا ما كان لصناعتنا أن تحقق الأهداف فى القرن الواحد والعشرين، والذى يزيد من الإنتاجية، يجب أن نمهد إلى التعليم والتدريب لضباط السفن، والدرجات الأخرى، وطاقم الإدارة الداعم من الشاطىء.
ما من شك فى أن قرارات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بالعنصر البشرى تخدم غرضاً رائعاً وتساعدنا فى تركيز عقولنا للتفكير فى صميم المشكلة التى سوف تتدفق منها الأفكار الجيدة. لكن حلول تحسين العمليات لا يمكن أن تأتى بالتأكيد من التنظيم والإدارة من قبل دولة العلم ودولة الميناء.
المسألة الخاصة بتمديد صلاحيات دولة الميناء ظلت مثاراً للجدل وتقديم المنطق داخل هذه المناظرة التى لم تقدم أى حلول أسهل بسبب النقص العام فى الترابط المنطقى فى السياسة الدولية. ولا تزال هوة السقوط (الضرر المتوقع من الأخطاء) الرئيسية عند طرفها الحاد بالنسبة للسفينة، والربان، والطاقم.
وبما أننا نتوغل فى بداية القرن التالى فسوف تصبح السفن معقدة إلى حد كبير مع إحتمالية أن يصبح الطاقم أصغر حجماً.
ولا توجد أرضيات لإقتراح تبسيط الضغوط التجارية.
وعلى أى حال، فالضغط على العاملين فى البحر يمثل أحد أكبر المشاكل التى يمكن مواجهتها عند محاولة تحسين سجل مسارنا. لذلك، مهما تطور النظام فى آخر الأمر، فأنا أعتقد أنه لابد من إيجاد الواقعية التشغيلية ومواجهة الحقائق وأن تكون المبادرة بواسطة ملاك السفن، بما يعنى بواسطة الصناعة.

الإدارة على متن السفينة:

مفتاح سجل السلامة المحسن هو وجوب الحفاظ على إدارة راسخة وحكيمة على متن السفينة. من المثير للإهتمام القيام بالإقتباس من الكتاب المحرر بواسطة السيد/ ريتشارد أ. كاهيل "Richard A. Ka-hill" عن (المصادرات البحرية وأسبابها). حيث وضح فى الإقرار الخاص بها أن الأكثر شيوعاً هو أن الفرد يمكنه القول أن العنصر السببى والمحتوم غالباً هو بوضوح الفشل العائد على واحد أو أكثر من الأطراف المشتركة فى الحفاظ على المراقبة الروتينية الصحيحة أو ما شابه من المراقبات. وقد سمى أيضاً الكابتن/ كاهيل التدريب الهزيل بأنه السبب الكامن للجنوح أو الإرتطام بالقيعان.
«فيما يربو عن نصف حالات الإرتطام بالقاع المدروسة نرى أن البحارة المشتركة فى الكارثة أن ذلك لم يكن بسبب قصورهم فى المهارة أو الخبرة، ولكن بسبب إعتمادهم إلى حد كبير على أولئك المالكين للصفات المميزة والفاشلين فى التفكير المستقبلى ومحاولة التنبؤ بالصعوبات التى تتنامى أمامهم ولذا يتخذون المعايير من أجل التعامل مع إعتباراتهم المظهرية».
«بينما يمكن القول أن القصور فى التخطيط هو خلل جوهرى يقود إلى الجنوح، فالأخطاء النوعية التى تسبق مثل هذه الأحداث تبرر أيضاً الإنتباه والدراسة اللصيقة. ومنها الأكثر شيوعاً إلى حد بعيد وهو ما يمكن أن يسمى بالإقتراب المظهرى للملاحة بما يعنى: الإعتماد على نظام واحد أو طريقة واحدة فى تحديد الموقع».
ومن واقع الخبرة الشخصية لمدير أسطول، تذكر واقعة عندما إستدعى فى منتصف الليل لإستلام رسالة من حرس الحدود السنغافورى مفادها أنه يوجد حريق على إحدى سفنه، وأن الطاقم موجود داخل قوارب النجاة!! وأن ثلاثة من المهندسين قد لقيوا حتفهم من جراء الإنفجار، وإختصاراً للقصة، لم يستطع الربان مكافحة الحريق بسبب موقع طلمبة حريق الطوارئ الموجود على سطح التوجيه الخلفى، والتى لم يتمكن من تشغيلها فريق طوارئ الحريق بسبب كثافة الدخان فى المنطقة. ولولا أن هذا الباب الذى بين غرفة الماكينات وسطح التوجيه ظل مغلقاً فى جميع الأوقات حسب التعليمات، لاستطاع فريق الحريق تشغيل المعدات. (الباب المفتوح يجعل العمل سهلاً للمرور ويوفر مزيداً من التهوية).
ويبدو لى من واقع الأمثلة المذكورة أعلاه أنه كثيراً ما تتسبب الأخطاء البشرية الصغيرة نسبياً فى أن تؤدى إلى وقائع جسيمة.
وفى صناعتنا يستطيع الخطأ البشرى غالباً أن يكون متواصلاً بسبب عدم إستخدام أفضل الممارسات لتخفيض الميل والنزوع إلى الخطأ وبسبب عدم إستيعاب الدروس المستفادة من الأخطاء السابقة.
ويستطيع الإنسان إبداء الرأى فى أن هذه الفروع تبزغ من التدريب الضعيف وخصوصاً التدريب الضعيف فى البحر. ومن المهم التعرف على أنها هى أسباب الخطأ التى يجب التعامل معها، وليست الأخطاء نفسها.
عملية التطقيم التى يقوم بها ملاك السفن ضمن العمليات الإجمالية تتطلب منتهى الإنتباه، كما يجب علينا أن نقاوم الإقتصاديات الكاذبة «المكسب السريع» عن طريق وقف التمويل بإدخال طلاب القسمين البحرى والهندسى كبديل لصغار الضباط ومنع التمويل عن تدريب وتعليم العاملين بالبحر. حيث تستخدم وكالات التطقيم كمفوضيات من قبل الملاك، لكنهم لا يتخلون إلى حد ما عن واجباتهم فيما يرتبط بإختيار الأفراد والإدارة.
فمن أجل إستثمار صغير جداً بالفعل، يمكن إجراء صفقة كبيرة على السفينة الآن. ولا يجب على مشغلى السفن الإستهانة بأهمية مسئولياتهم الشخصية وبالإسهام فى التأكيد على الصلاحية للإبحار.
هناك دائماً حاجة إلى علاقات العمل الجيدة والثقة بين من يعملون فى البحر ومن يعملون فى الإدارة، وحيثما يكون عملياً، بين وكالات التطقيم والمشغلين.
لقد وجدنا أن الحوادث لا تحدث فقط مع المشغلين المتدنى المستوى، فقد يتعرضون إلى مخاطر كبيرة، ولكننا نعرف أن الحوادث تحدث مع المشغل الجيد والمشغل السىء.

يجب أن يتخذ مشغلوا السفن الخطوات الجادة من أجل تشجيع الإستمرارية فى التطقيم مع التحصيل المليء لمعرفة البرامج التعليمية لصالح موظفيهم. كما أن هناك حاجة إلى دورات إنعاشية ثابتة وإستمرارية فى التدريب.

[redacted]

صفحات خالدة من تاريخ النقل والتجارة العربية

أحمد بن ماجد .. البحار العربى الأشهر

التقاليد الملاحية العربية

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى — **الجزء الثانى**

والتقاليد الملاحية العربية موغلة فى القدم إذ تمتد بجذورها إلى القرن الأول الهجرى، وجميعها تقاليد تتعلق بالشرف والأمانة والإلتزام والإرتباط بالسفينة والحفاظ عليها من كل خطر يتهددها، والإستعداد للتضحية فى سبيل سلامتها، ودون مبالغة فى الأمر فإن ربان السفينة قد لا يرى قيمة لحياته إذا تعرضت سفينته للهلاك، ونراه يحاول جاهداً إنقاذ سفينته عند الخطر أو إنقاذ ما عليها من الأرواح، وفى سبيل ذلك قد يلقى بعض النقليات إلى الماء لتخفيف حمولة السفينة، والربان العربى لا يترك سفينته وهو آخر من يغادرها ... وقد يفضل مصاحبتها إلى القاع إذا تعرضت للغرق، ويمكن أن نستحضر فى هذا الشأن مقولة أحد الربابنة العرب للمسافرين على متن سفينته عندما تعرضت لعاصفة شديدة أوشكت عندها السفينة على الغرق، فأصاب هؤلاء المسافرين الخوف والهلع، فطمأنهم الربان بقوله:

"إعلموا أنه قد يجرى على المسافرين والتجار أهوال هذه أسهلها وأرحمها ونحن معشر الربابنة علينا العهود والمواثيق أن لا نعرض سفينة إلى العطب وهى باقية لم يجر عليها قدر، ونحن معشر ربابنة السفن لا نطلعها إلا وآجالنا وأعمارنا معنا فيها، فاصبروا وأسلموا أمركم لله سبحانه وتعالى فهو مالك الملك يسير الدنيا بأمره ومشيئته، وهو رب السماء والأرض والرياح والبحار يصرفهم كيفما يشاء"..

كتاب الفوائد

فى هذا الكتاب الشهير يقرر **إبن ماجد** أن علم البحر من العلوم المضبوطة ، وهو علم يمكن للربان بواسطته الوصول إلى وجهته التى يبحر نحوها دون ميل أو إنحراف كما تعرف به خطوط الطول والعرض ، ويقول "هذا علم لم يعرف أصح منه والدليل على صحته أنى أقول وأفعل به، فيا طالما أتينا بالسفن من الهند والشام وأفريقيا وفارس والحجاز واليمن وغيرهم .. بقصد لا يميل عن جهة البلد المطلوب بأموال وأرواح، .. وقد قرأ علينا فيه كثير من علمائهم وقضاتهم وإستحسنوه وعملوا به دون غيره من علوم التقريبيات كنصب الدائرة وركز العود فيها، ومعرفة طول البلد الذى أنت فيه وعرضه ، ثم طول وعرض جميع البلدان والجزر الجنوبية فى البحر".. وهذا دليل على تمكن إبن ماجد وفهمه العميق بالعلوم الفلكية، وكذلك معرفته بطبيعة الرياح الموسمية والتيارات المنعكسة وحالات البحر والملاحة.

وبرغم المعارف الغزيرة والمفاهيم المتنوعة التى حوتها كتابات إبن ماجد إلا أنه وبروح العالم الجليل المتواضع المحب للمعرفة والعلم ، يذكر قائمة طويلة من المراجع والكتب التى يحث الربابنة والبحارة على قراءتها وفهمها بقوله:

"بل أننا نقول للربابنة وندلهم على الكتب الكبار التى لن تتم صنعتهم إلا بها ، مثل كتاب المبادئ والغايات فى علم الميقات لأبى على الحسن بن عمر المراكشى، وكتاب التصاوير لعبد الرحمن بن عمر أبو الحسين الصوفى، وكتاب تقويم البلدان لعماد الدين إسماعيل أبى الفداء، ومؤلفات التبانى وإبن الشاطر وياقوت الحموى وإبن حوقل ...

إبن ماجد والبرتغاليين

يذكر المؤرخون البرتغاليون كيف أن الملاح البرتغالى فاسكودا جاما الذى فتح الطريق البحرى لأوروبا إلى الهند، بمساعدة نبيلة وتاريخية من أحمد بن ماجد لولاها لضلت السفن البرتغالية طريقها فى المحيط الهندى الشاسع وهو ما حدث بالفعل، ففى رحلتها من مالیندى إلى كاليكوت على الساحل الهندى وبمساعدة الربان العربى قطعت السفن البرتغالية المسافة فى 17 يوم فقط وعند عودتهم بدونه إستغرقوا ما يزيد عن الشهرين فى عبور المحيط الهندى.

وكذلك يذكر المؤرخون البرتغاليون كيف أن ذلك الملاح البرتغالى قد إستولت عليه الدهشة حين إطلع على الأدوات التى كان إبن ماجد يستخدمها فى قياس إرتفاع النجوم، فى حين كان هو نفسه لم يكن لديه سوى إسطرلابات خشبية وأرباع دوائر هى نفسها مصنعة نقلا عن آلات عربية قلدها البرتغاليون.

وهكذا ففى الوقت الذى كانت فيه السفن البرتغالية تبحر موازية للسواحل الأوروبية والأفريقية لقلة معارفهم وعلومهم البحرية، كانت البحرية العربية بقيادة ربابنتها وبحارتها الأفذاذ من أمثال أحمد بن ماجد، تقطع البحار طولاً وعرضاً إلى كل الأرجاء والأنحاء والجهات، وليس لنا إلا أن نختتم مقالتنا هذه بمقولة **إبن ماجد** عن علم البحار:

"فاجتهدوا فى علم البحر فإنه علم نفيس ولا يتم إلا بتمام العمر .. وينبغى لعارف هذا العلم أن يجتهد فيه غاية الإجتهاد سائلاً عن أهله حتى يحصل مراده لأنه علم عقلى وكثرة السؤال فيه ترقية لباقيه".

drayman100 @ yahoo .

محطات واخبار

إتفاقية إنشاء البورصة العربية

تم فى القاهرة التوقيع على اتفاقية إنشاء البورصة العربية، وقد أكد الدكتور **محمود محى الدين** وزير الإستثمار أهمية هذه الإتفاقية لتضمنها العديد من المزايا للشركات والمستثمرين المصريين، وأن إقامة هذه البورصة ستؤدى إلى زيادة الطلب على الأسهم المطروحة بإجتذاب شريحة أكبر من المستثمرين الإقليميين والدوليين، وتوفير التمويل للشركات المقيدة، بجانب خلق سيولة على الأوراق المالية المسجلة.

محمود محى الدين

إنشاء السوق العربية المشتركة

أكد الدكتور **أحمد جويلى** أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية على أن المرحلة القادمة فى العمل الإقتصادى العربى سوف تركز على إنشاء السوق العربية المشتركة من خلال عدة آليات من أهمها إنشاء بوابة إلكترونية للتجارة العربية، وقد تقرر تشكيل لجنة من مندوبى الدول العربية الأعضاء بمجلس الوحدة الإقتصادية للقيام بدراسة المشاكل التى تعوق تحقيق السوق العربية المشتركة، ومن أهمها قواعد المنشأ والقيود الجمركية، وإعداد تقرير تقييمى حول هذا الموضوع يتم بعده دراسة الإنتقال إلى مرحلة الإتحاد الجمركى بعد إعادة النظر فى القانون الجمركى الموحد وتعديل بعض بنوده ليتماشى مع المتغيرات العالمية ومتطلبات المرحلة المقبلة من العمل الإقتصادى العربى، ونصوص الإتفاقات الدولية التى إنضمت إليها الدول العربية.

احمد جويلى

شركة للتجارة الإلكترونية

أنشأت هيئة ميناء الإسكندرية شركة للتجارة الإلكترونية لمجتمع الميناء ، وذلك لإدارة وتشغيل نظام الإتصالات بين الجهات العاملة بالميناء من خلال مشروع التبادل الإلكترونى للمستندات بهدف سرعة وتبسيط الإجراءات والتنسيق مع الهيئة العامة للإستثمار والمناطق الحرة لمنع عمليات التهريب من المناطق الحرة والتنسيق مع وزارة التجارة والتموين لضبط السلع مجهولة المصدر.

تخطيط موانئ الحاويات بإستخدام تكنيك التحليل متعدد العناصر

Container Ports Planning by Using Multi Criteria Analysis

"The Dutch Experience"-- «الخبرة الهولندية»

مهندس / محمد رمزى عوض

مهندس شواطئ وتنمية موانئ

هذا المقال هو ملخص للدراسة التى عرضها المؤلف فى المؤتمر العالمى السادس لهندسة الموانئ والشواطئ (COPEDEC,VI) بكولمبو / سرى لانكا عام 2003

الجزء الثالث :

العوامل الملاحية وتحقيق عنصر الأمان بالميناء

ويعتبر هذا العنصر من أهم العناصر الواجب توافرها بميناء تداول الحاويات وخاصة الموانئ المركزية منها (Hub Ports) والتى تمثل حجر الزاوية لبناء سمعة الميناء عالمياً (Proven Service) هذا وتشمل العوامل الملاحية سهولة وسلاسة الدخول والخروج من الميناء وكذلك عمليات المناورة الداخلية سواء للرسو أو المغادرة (Berthing / Deberthing). ولتحقيق تلك السلامة فإنه يلزم معرفة الكثير من البيانات الطبيعية (Environmental Data) عن منطقة الميناء والتى تشمل سرعة وإتجاه الرياح (Wind Speed and Direction) وذلك من خلال ما يعرف بإسم وردة رياح المنطقة (Wind Rose) شاملة نسب الحدوث للرياح من الإتجاهات المختلفة. وتسبب الرياح عزوماً دورانية على السفينة وتتركز فى الأجزاء ذات المساحات السطحية الكبيرة المتعرضة للرياح. هذا بالإضافة إلى إرتفاعات الأمواج وأزمنتها (Wave Heights and Periods) محللة إلى ما يعرف بإسم الإرتفاع النافع للأمواج (Significant Wave Height) والممثل لمتوسط الثلث الأعلى للأمواج المقاسة. وكذلك أعلى إرتفاع موجة مسجلة على مدار العام (1/1 year) والتى تستخدم فى الأغراض التشغيلية للميناء (Operational Condi- tions) وكذلك (1/100 year) المستخدمة فى الأغراض التصميمية لحواجز الأمواج والأرصفة الداخلية. هذا بالإضافة إلى توزيع التيارات بالمنطقة والمعروف بإسم (Current Pattern) وذلك للتيارات بأنواعها المختلفة سواء التى تنشأ عن تأثير الرياح (Wind Driven) وهى تيارات سطحية أو تأثير الأمواج (Wave Driven) ويتولد عنها تيارات بطول الساحل وعرضه، شكل (8). هذا وتعتبر التيارات العرضية المؤثرة على قناة الإقتراب والمعروفة بإسم (Cross Current) من العوامل الأساسية المؤثرة على مناورة ودخول السفينة للميناء. ويتمثل تأثيرها بإحداث قوى أفقية تسبب إنحراف السفينة عن مسارها. هذا وتكون حركة السفينة المحصلة فى الإتجاه المحصل لكل من مسار السفينة الأساسى بسرعتها مع القوة الناشئة من تلك التيارات. أو التيارات المدية (Tidal Currents) وكذلك أيضاً التغيرات فى المد والجذر بالمنطقة (Tidal Range). ويعتبر المد والجذر من أهم العوامل المؤثرة على تشغيلية الميناء. هذا وتعتمد العديد من موانئ الحاويات العالمية على ما يعرف بإسم النوافذ المدية (Tidal Windows) وهى تمثل بالفترات ذات المد العالى لإمكان إستقبال السفن ذات الغواطس الكبيرة. وفى بعض الموانئ فإن النوافذ المدية تحدد بالتأثير المتداخل لكل من المد والجذر والمعروف بإسم (Vertical Tide) وسرعة التيار والمعروفة بإسم (Horizontal Tide) لتحديد فترات العمل والعطالة بالميناء (Downtime). والشكل رقم (7) يوضح تأثير النوافذ المدية فى تشغيل موانئ الحاويات. وبالإضافة إلى العوامل الطبيعية فهناك أيضاً عوامل هامة لضمان سلامة الملاحة وتحقيق الأمان بالميناء مثل الإحصائيات الدقيقة عن الحمولات والأبعاد القصوى أعداد السفن المتوقع إستقبالها سنوياً بالميناء وذلك من خلال بيانات الأسطول العالمى لسفن الحاويات بأجيالها المختلفة والمعلنة من خلال التوكيلات الملاحية العالمية (World Fleet Statistics). ولضمان السلامة للسفن الداخلة والخارجة من الميناء فإنه يلزم إجراء دراسة محاكية لحركة دخول وخروج تلك السفن وكذلك عملية الدوران والرسو الداخلى لها. وتتم هذه الدراسة فى مراحلها المبدئية بما يعرف بإسم (Disk Study) وذلك بعمل كروكيات تقريبية من واقع الخبرة تبعاً لتأثيرات العوامل الطبيعية (رياح - أمواج - مد وجذر تيارات). وفى المراحل المتقدمة يتم عمل محاكاة دقيقة للموقع الكامل للميناء بإستخدام المحاكيات المتكاملة (Simulator Complex) بإستخدام مرشدين محليين من منطقة الميناء وفى ظروف تشغيلية ومحاكية للواقع. ثم يتم تحليل عمليات المناورة المختلفة. وبناء على نتائج تجارب المحاكاة فإنه يتم تعديل (تطوير) تخطيط البديل/ البدائل المطروحة لميناء للوصول به إلى مرحلة الأداء الأمثل. والشكل رقم (٩) يوضح نموذج لدراسات المحاكاة لعمليات مناورة دخول سفينة حاويات عملاقة من سفن الجيل الخامس (5TH Generation) لنموذج الميناء ذو حوض مفتوح. وتعتبر دراسات المحاكاة من أفضل وأسلم الأساليب لتقليل إحتمالات الخطر سواء عن طريق الأخطاء البشرية (Human Failure) أو الميكانيكية (Vessel Failure).

شكل (٧) تأثير النوافذ المدية على تشغيل موانئ الحاويات

شكل (٨) نموذج سرعة وإتجاه الرياح وتأثير الأمواج والتيارات

شكل (٩) نموذج لمحاكاة مناورة الدخول لميناء ذو حوض مفتوح

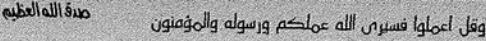
وفى النهاية وباستيفاء جميع عناصر الدراسة السابق ذكرها فإنه يتم عمل التقييم الرقمى لكل بديل من البدائل المطروحة للميناء (Layouts Alternatives) ومنها الإختيار للبديل الأمثل. والجدول رقم (١) يوضح نموذج للتطبيق العملى لدراسات التحليل متعدد العناصر لتخطيط ميناء حاويات جديد بدولة نامية. حقاً إن هندسة ودراسات تخطيط الموانئ وخاصة موانئ الحاويات لينطبق عليها ما يطلق عليها أنها فن (Sate of Art) بالإضافة إلى كونها علم دقيق يحتاج إلى الخبرة والدراية الواسعة فى التطبيق.

Alt. No.	Calmness			Operational			Environmental			Total Cost			Navigation			Total Score & Rank
	W	R	S	W	R	S	W	R	S	W	R	S	W	R	S	
(I)	15	2	30	15	3	45	10	3	30	45	3	135	15	2	30	270 (II)
(II)	15	3	45	15	3	45	10	3	30	45	2	90	15	3	45	255 (III)
(III)	15	4	60	15	4	60	10	4	40	45	4	180	15	4	60	400 (I)

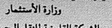
* W = Weighting (100% total) , R = Rating (Max = 5) , S = Score

جدول (١) نموذج لتطبيق التحليل المتعدد العناصر لتخطيط ميناء حاويات جديد بدولة نامية

بسم الله الرحمن الرحيم



صدق الله العظيم



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى









الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

أعتمدت الجمعية العمومية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع برئاسة السيد الربان/ عاطف حسن مرونى رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى يوم الخميس الموافق ٢٠٠٤/١٠/١٤. بمقر الشركة القابضة بالإسكندرية وبحضور السادة ممثلى الجهاز المركزى للمحاسبات القوائم المالية والحسابات التحليلية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠

قائمة المركز المالى المعدلة فى ٣٠ ٦ ٢٠٠٤ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيـــان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل :	
	الأصول الثابته :	
٩٥٠٢	مبانى وأنشاءات	١٠١٠٨
١٩٠٤	الآت ومعدات	١٨٢٨
١٠١٥٤٦	وسائل نقل وأنتقال	١٠٩٦٣١
٣٤١	عدد وأدوات	٤٠٢
٩٤١	أثاثات وتجهيزات مكتبية	١١٧٨
١١٤٢٣٤		١٢٣١٤٧
	مشروعات تحت التنفيذ	
٦٦١٢	تكوين أستثمارى	٩٠٧٦
٣٣٠٥٩	أنفاق أستثمارى	١٥٥٥٨
	أستثمارات طويلة الأجل	
٥٥٥٧٥	أستثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٧٢٢٥
	أصول غير ملموسة	
٢١٣٠٤	نفقات مرسملة	٢١٩٠٩
٠	نفقات مؤجلة	٢٨
٢٣٠٧٨٤	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢٢٦٩٤٣
	الأصول المتداوله	
	المخزون	
٣٠٤٩٠	مخزن مواد ووقود وقطع غيار	٢٨٥٢٣
٠	أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٤٣٢
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
١١٨٨	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٦٣٣٦	١١٣١٠
٢٠	أيرادات مستحقة التحصيل	٧١٣
٤٤	مصروفات مدفوعة مقدما	٣٠٥
٢٣	موردين	١٨٢
	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠
٦٦٨٥	حسابات مدينه أخرى	٩٣٣٨٥
	النقديه بالبنوك والصندوق	
٧٦٤٨	ودائع بالبنوك	٩٧٦٠٦
٣٥	غطاء خطابات الضمان	١٣٦٦٤
١١	حسابات جارية بالبنوك	٤١٤٠
	نقديه بالصندوق	٢٤
١٨٧٠٦	**مجموع الأصول المتداوله**	٢٥٠٢٨٤

تابع قائمة المركز المالى المعدله فى ٣٠ ٦ ٢٠٠٤ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيـــان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
	الألتزامات المتداولة	
	المخصصات	
١٤٧٧٢	مخصص ضرائب متنازع عليها	١٢٧٩٧
٨٠٢٨	مخصص مطالبات ومنازعات	٨١٢٨
٥٤٦٩	مخصصات أخرى	٢٧٩٨
	موردون وحسابات دائنة	
١٢٥٥٠	موردين	٢٠٥٥
١٢٦٧٣	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	٣١٣٠٠
٨٤٣٥٥	دائنو توزيعات	٩٣١٩١
٨٢٤٦	مصروفات مستحقة السداد	٧٩١٢
١٥٧٩	عملاء	١٣٥٤
٧٠٣٥٧	حسابات دائنه أخرى	٩٣١٤٥
٢١٨٠٢٩	**مجموع الألتزامات المتداوله**	٢٥٢٦٨٠
(٣٠٩٦٤)	**رأس المال العامل**	(٢٣٩٦)
١٩٩٨٢١	**أجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	٢٢٤٥٤٧
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
	الأحتياطيات	
٣٩٤٢٤	أحتياطى قانونى	٣٤٧٤٧
١٨٧١٣	أحتياطيات أخرى	١٥٤١٣
٩٣	أحتياطى رأسمالى	٤٧
١٨١٢٣٠	**مجموع حقوق الملكية**	١٧٣٢٠٧
	ألتزامات طويلة الأجل	
٦٦٨٣	قروض طويلة الأجل من البنوك	٣٢١٨٣
١١٩٠٨	حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	١٩١٥٧
١٨٥٩١	**مجموع الألتزامات طويلة الأجل**	٥١٣٤٠
١٩٩٨٢١	**أجمالى تمويل الأستثمار**	٢٢٤٥٤٧

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى ٣٠ ٦ ٢٠٠٤ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
٩٣٥٨٩	**الارباح القابلة للتوزيع**	١٠٥٤١٦
	ويتم توزيعها على النحو التالى	
	إحتياطيات	
٤٦٧٧	٥ ٪ إحتياطى قانونى	٥٢٧١
٤٦	١ ٪ إحتياطى رأسمالى	٠
	أرباح موزعة	
٧٤٦٥٧	٩٠ ٪ توزيعات للمساهمين	٨٥٠٠٠
٨٢٩٥	١٠ ٪ توزيعات للعاملين	٩٤٤٤
٤٠٤٢	٥ ٪ مكافأة اعضاء مجلس الإدارة	٤٦٤٧
	توزيعات أخرى	
٩٣٩	١ ٪ نشاط رياضى	١٠٥٤
٩٣٦	١ ٪صندوق التمويل والتدريب والتأهيل	٠

قائمة الدخل عن الفترة من ١ ٧ ٢٠٠٣ حتى ٣٠ ٦ ٢٠٠٤ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
٢٢٤٨٧٤	أيرادات النشاط	٢٠٥٠٠٣
(٨٠٥٤٥)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٦٤٤٨٦)
١٤٤٣٢٩	**مجمل الربح**	١٤٠٥١٧
	يضاف إليه :	
١٧٧٧	أيرادات أستثمارات مالية	
٢٥٧٨	مخصصات أنتفى الغرض منها	٤١٣٥
	يخصم منه :	
(٩٣)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(٩٥)
(١٧٩٨٥)	مصروفات ادارية أخرى	(١٤١٩٤)
(١٠٤٨٥)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٨٩٨٢)
(٤٣٣)	أعباء وخسائر متنوعة	(٤٢٥)
١١٩٦٨٨	**صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة**	١٢٠٩٥٦
(٦٦٢٦)	المصروفات التمويلية	(٩٩٥٥)
٩٧٣٥	فوائد دائنة	٥٣٠٦
١١٩٧٩٧	**صافى أرباح النشاط**	١١٦٣٠٧
	يضاف إليه (يخصم منه)	
١٦٩٣	أرباح فروق عملة	٢١٤٠٤
٢٤٦٤	أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(٣٥١٥)
٤٦	أرباح رأسمالية	
٤٥٣٨	إيرادات غير عادية	٣٨٥٤
١٢٨٥٣٨	**صافى الربح قبل ضرائب الدخل**	١٣٨٠٥٠
٣٤٩٤٩	**ضريبة الدخل**	٣٢٦٣٤
٩٣٥٨٩	**صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل**	١٠٥٤١٦

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٣٠ ٦ ٢٠٠٤ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
١٠٤٧١٤	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	١١٤٦٢٢
(٢٤٨٢٧)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	(٥١٧٩٢)
(١١٨٣٦٤)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(١٠٨٢٢٠)
(٣٨٤٧٧)	**صافى التدفقات النقدية خلال العام**	(٤٥٣٩٠)
١١٥٤٣٤	**رصيد النقدية فى بداية العام**	١٦٠٨٢٤
٧٦٩٥٧	**رصيد النقدية فى نهاية العام**	١١٥٤٣٤

ملخص الإيضاحات المتممة للقواعد المالية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينا ءى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما يتم الإعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ١٨١,٢٣٠ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقاً لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٧٤,٦٥٧ مليون جنيه بواقع ٣,٠٣ جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات ٢٠٠٤/٦/٣٠.

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابته : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج إيراداتها لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة للأعمال والخدمات البحرية.

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى٢٠٠٤/٦/٣٠

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (شركة مساهمة مصرية) خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ - والمتمثلة فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ وكذلك قوائم الدخل والتدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ والتى أصدرنا عنها تقريرنا رقم ٦٩٠ المؤرخ ٢٠٠٤/٩/٢٦.

وحيث قررت الجمعية العامة للشركة بجلستها فى ٢٠٠٤/١٠/١٤ إعتماد وإقرار قائمة توزيعات الأرباح المقترحة فقد قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة فى ضوء قرارات الجمعية العامة للشركة بما ترتب عليه تعديل أرصدة الحسابات المدينة لدى الشركة القابضة والإحتياطيات ودائنو التوزيعات.

مع مراعاة ما تضمنه تقريرنا المشار إليه بعاليه من ملاحظات فمن رأينا أن القوائم المالية المشار إليها أعلاه مع الإيضاحات المتممة لها تعبر بوضوح فى جوانبها الهامة عن المركز المالى فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ وعن نتيجة نشاطها وتدفقاتها النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وذلك طبقاً لمعايير المحاسبة المصرية وفى ضوء القوانين واللوائح المصرية ذات العلاقة

مراقبى الجهاز المركزى للمحاسبات

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب	مدير عام نائب مدير الإدارة	وكيل الوزارة نائب أول مدير الإدارة	وكيل أول الوزارة مدير الإدارة
محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى	محاسب/ صفاء السيد أبو علم

وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة القناة للتوكيلات الملاحية

CANAL SHIPPING AGENCIES CO.



من أكبر شركات التوكيلات الملاحية فى العالم. وهى تمارس نشاطها فى هذا المجال بمنطقة قناة السويس وموانى خليج السويس والبحر الأحمر منذ نشأة القناة. فهى الشركة الرائدة فى هذه المنطقة البالغة الأهمية فى عالم الملاحة والتجارة لموقعها الجغرافى الفريد الذى يربط بين الشرق والغرب ويؤثر إلى حد كبير فى التجارة العالمية.

دور رائد للشركة العملاقة فى خدمة الملاحة والمساهمة

في تكامل التنمية الإقتصادية والقومية.

إحدي الدعامات الرئيسية للإقتصاد القومي بمنطقة قناة السويس والبحر الأحمر.

توكيل اسوان للملاحة

* توكيل أسيوط للملاحة

توكيل المنيا للملاحة

* توكيل دمنهور للملاحة

الأعمال التى تؤديها الشركة :

أعمال الوكالة عن ملاك السفن الأجنبية بموانئ القناة والبحر الاحمر (وخليجى السويس والعقبة)

* حجز الفراغات لشحن البضائع والإشراف على عمليات الشحن والتخزين خاصة بضائع الأقطرمة والترانزيت بمخازن الشركة ببورسعيد والتى تتسع لكميات من البضائع قدرها ١٥ ألف طن.
* وتعتبر بورسعيد من أهم موانى الأقطرمة حيث تمر بها السفن بإنتظام متجهة إلى أهم موانئ العالم.
* التخليص على البضائع الواردة على السفن لحساب المستوردين من وزارات ومصالح حكومية وهيئات وشركات وأفراد.
* أعمال التعبئة والتغليف والنقل للأمتعة الشخصية للأفراد والهيئات الدبلوماسية والهيئات الدبلوماسية وأعمال المعارض.
* تمارس الشركة النشاط السياحى من بيع أو صرف تذاكر السفر على السفن والطائرات ونقل الأمتعة والوكالة عن شركات الطيران وشركات النقل الأخرى وعمل الإجراءات اللازمة والترتيبات الخاصة بزيارة ركاب السفن للمعالم الأثرية وتنظيم الرحلات السياحية الداخلية والخارجية
* فرع الشركة بالقاهرة متخصص فى إستقبال وترحيل البحارة بميناء مطار القاهرة الدولى. وإستلام وتسليم قطع الغيار الواردة بالطائرات برسم السفن وكذلك التخليص على رسائل المعرض وشحنها
* تقوم الشركة بأعمال الوكالة لهيئة اللويدز العالمية ولديها خبراء لمعاينة البضائع وأجسام السفن.
* الشركة عضواً فى الهيئة العالمية للنقل الجوى (الياتا)

رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب

محاسب

فؤاد السيد الملا

٢٦ شارع فلسطين ببورسعيد

ت: ٠٦٦/٢٢٧٥٠٠ فاكس: ٠٦٦/٢٢٩٨٩٦ تلكس: ٦٢٠٧٥ AGEN UN

E-mail : csagencies@dataxprs.com.eg

وسام عالمي رفيع ..
لموانى بورسعيد

متابعة/ عبد الرحيم مصطفى

★ موانى بورسعيد .. لؤلؤة نادرة وثمينة فى حوض البحر المتوسط .. تتزين وترتدى الثوب الأبيض..!

★ سجل زاخر بالإنجازات .. مصداقية وجهود حقيقية .. سمعة عالمية...وراء تميزها .. وريادتها بالمنطقة!

★ موانى بورسعيد .. إحدى ثمار التخطيط الإقتصادى الناجح .. وواجهة مشرفة للموانى المصرية .. وعلامة مضيئة على خريطة الملاحة العالمية..!

★ قيادة جديدة واعدة .. تواصل مسيرة الإنجاز .. وترفع شعار التحديث .. وتتطلع إلى الحفاظ على قمتها وإزدهارها...!!!

اللواء/ عصام شرف
وزير النقل المصرى

... يبدو أن موانى بورسعيد قد حققت هدفها الإستراتيجى، ولا تزال تتطلع إلى كسب المزيد من الإنجازات بسعيها الدؤوب لوضع مكانتها على الخريطة العالمية والتى أصبحت مفخرة وواجهة مشرفة للموانى المصرية.

هذا ما أكده آخر إستطلاع صدر بكل مصداقية من المنظمات الدولية والموانى البحرية العالمية .. وخطوط الشحن الدولية والتى رصدت عن كثب ملامح التطوير والإنجاز وما وصلت إليه تلك الموانى فى الفترات الأخيرة .. وما حققته من سمعة عالمية جعلتها متميزة ومتقدمة، بما تتبعه من أحدث الوسائل والتقنيات الحديثة التى تؤهلها إلى المرتبة العالمية بكل ثبات وإقتدار .. وتمنحها وساماً عالمياً بكل إقتدار لتميزها بالكفاءة والأداء العالى فى كافة الأنشطة المتنوعة والمتداولة داخل تلك الموانى من «شحن - تفريغ - تداول الحاويات).

.. وفضلاً على تميزها بالقدرة العالية فى إستقبال سفن الركاب والسياحة والتى أحدثت طفرة عالية فى إستقبال أعداداً فاقت المستهدف عبر رحلات منتظمة تفد إليها من جميع الدول الأوروبية وموانى البحر المتوسط .. جعلتها متميزة وسفيراً سياحياً للموانى المصرية فى الخارج .. إضافة إلى ذلك ميناء العريش الذى إنطلق بملحمة تطوير قوية قفز بها هذا الميناء البكر إلى ميناء قوى ينافس موانى الشحن الأخرى .. ولا يزال أمامه خطة لتطويره ليصبح من الموانى الرئيسية التى تخدم شمال مصر.

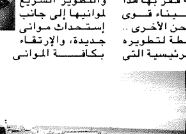
.. وبإفتتاح ميناء شرق بورسعيد والذى شرفه سيادة الرئيس/ حسنى مبارك ... كان بمثابة اللبنة الأخيرة من هذا الصرح ليكتمل البنيان .. ويعلن للعالم بأجمعه أن مصر قادرة على مسايرة ما يحدث فى العالم من إدخال تقنيات حديثة عالية لتصبح موانيها أحد الدعامات الأساسية للإقتصاد القومى .. واجهات مشرفة تستوعب كافة تكنولوجيا صناعة النقل البحرى.

.. وبإفتتاحه إنضم هذا الميناء العملاق إلى كوكبة موانى بورسعيد العملاقة لتصبح بكل قوة علامات مضيئة تضع مكانتها المتميزة بكل فخر وإقتدار على خريطة الملاحة العالمية.

... ووسط بشائر الأمل التى تهب على تلك الموانى فى هذه الفترة من الإزدهار والرقى .. يتزامن أن تمر على تلك الموانى «وبعد رحلة عطاء طويلة إستمرت 25 عاماً» بجهود حقيقية بكوكبة من الفرسان، ساهمت فى إدارة هذا الصرح الكبير ببذل الجهد المتواصل والتخطيط السليم والتطوير السريع لموانيها إلى جانب إستحداث موانى جديدة، والإرتقاء بكافة الموانى البحرية .. لمواكبة التطورات الحديثة فى تكنولوجيا صناعة النقل البحرى.. فضلاً عن إنصهارهم مع القاعدة العريضة حتى صارت عملاقة.

.. هذا وتستعد تلك الموانى للإحتفال بيوبيلها الفضى بمرور «ربع قرن» حيث صدر قرارها الجمهورى بممارسة أعمالها ومسئولياتها فى أبريل 1980 .. واليوم ونحن على أعتاب مرحلة جديدة فى بداية عاماً جديداً .. ووسط تلك البشائر .. يتزامن أيضاً أن تأتى قيادة جديدة ثرية تفوح بأريج الجهد والإجتهاد .. وتضفى حولها أجواء العطاء والخير للعاملين معه .. حيث تستلهم الأمل لبناء الغد كأن تتلمس خطى المستقبل للأجيال القادمة ولتواصل هذا المنهاج فى هذا الصرح العملاق، وبشكل يبعث على الفخر.. وهو ما أتيح لنا وبعد زيارتنا الأولى له لنقدم لسيادته أكثر من تهنئة، ونرصد بالكلمة والصورة الأهداف .. والإستراتيجية للمرحلة القادمة .. لاسيما مرحلة الحفاظ على هذا الكم الزاخر من النجاحات والإنجازات داخل هذا الصرح العملاق.


اللواء/شيرين حسن



.. إقتربت «مجلة إنترناشيونال» الدولية المتخصصة والتى تابعت عن كثب خلال رحلة عطاء طويلة .. ورصدت من إنجازات .. وملامح تطوير ما تم .. وكانت مسايرة وملازمة لكوكبة الفرسان الذين تولوا دفة القيادة لهذا الصرح من النجم الجديد الذى لاح فى سماء موانى بورسعيد ليقود منظومة ناجحة أثبتت كفاءتها وقدرتها التنافسية بين موانى المنطقة .. الفارس الجديد .. وربان هذا الصرح .. لواء بحرى أ.ح/ هشام عمر محمد السرساوى.

اللواء/ هشام السرساوى

القيادة الجديدة فى سطور:

- سيادته من مواليد القاهرة «25 يناير 1949».
- إلتحق بالكلية البحرية «29 أكتوبر 1966».
- خدم بالقوات البحرية «خمسة وثلاثون عاماً .. إبتداءً من عام 1970 وحتى أحيل إلى التقاعد عام 2004.
- متزوج وله ولد وبنت.
- حصل على بكالوريوس علوم بحرية - ماجستير علوم عسكرية وبحرية.
- زميل أكاديمية ناصر - كلية الحرب العليا.
- حصل على ليسانس آداب قسم تاريخ - جامعة الإسكندرية 1994
- عمل رئيساً لأركان قاعدة بورسعيد البحرية.
- قائداً لقاعدة الإسكندرية البحرية.
- رئيساً لقاعدة مطروح البحرية.
- فرئيساً لوحدات الإنقاذ بالقوات البحرية.

- ورئيساً لتدريب القوات البحرية.
- ثم مساعداً لقائد القوات البحرية.
- شارك فى حرب الإستنزاف /أكتوبر/ حرب الخليج.
- حصل على نوط التدريب مرتين.
- حصل على نوط الواجب العسكرى أربع مرات.
- حصل على ميداليات أكتوبر/الخدمة الطويلة / الخدمة الممتازة.
- من الدول الأجنبية التى زارها سيادته أثناء الخدمة البحرية كل من الإمارات العربية - السعودية - إنجلترا - اليونان - إيطاليا - أمريكا.

امال وطموحات .. القائد الجديد

وبإقترابنا من هذه الشخصية إستشعرنا أن نجاح هذا الرجل ينطلق من خلال عدة مفاتيح .. حاولنا أن نصل إليها لنتعرف على شخصيته، وما يدور فى مخيلته وإستراتيجيته القادمة لإدارة هذا الصرح العملاق.

.. وعندما حاولنا معه أن نمسك مفاتيح النجاح فى هذه الحياة، وجدنا أن المفتاح الأول هو «قوة الإيمان بالله تعالى» لأن هذا الإيمان هو الذى يعصم الإنسان من الذلل والإنحراف، والذى يشعل بداخله أشهب الإجتهاد والصبر والمثابرة .. لأن درب النجاح عسير .. والوصول إليه أصعب .. والبقاء على قمة النجاح مرهون بقوة العزيمة، والقدرة على التحمل، وحب العمل، وحب الوطن، وحب الأخرين.

.. ويسلمنا اللواء/ هشام السرساوى المفتاح الثانى وهو «حب الوطن» فعندما يحب الإنسان وطنه، فإنه يتحمل الصعاب فى سبيله، والمحب يريد أن يرى من يحبه فى أعلى مكانة وأرفع منزلة.

.. وهناك مفاتيح أخرى أمسك بها الرجل حتى وصل إلى ما وصل إليه ليس فقط وظيفياً .. وإنما أيضاً إنسانياً ... فقد ملأ القلوب بالحب وبالتالى بالطاقات من الإبداع.

* نهنى أنفسنا أولاً على مدى ما وصلت إليه موانيكم من رقى وشهادة عالية تؤكد كفاءتها .. كما نهنئكم على قدومكم .. وتوليكم مسئوليات هذا الصرح العملاق .. لذا نأمل من سيادتكم أن نتعرف على مدى رؤيتكم فى الفترة المقبلة لمواصلة مسيرة الإنجاز والتطوير داخل موانى بورسعيد ..؟!!

** .. بداية أرحب بمجلتكم «الغراء» المتخصصة والبناءة والتى نعتبرها منارة إعلامية تكشف لنا ما يدور فى موانينا من تقدم وإزدهار بكل صدق وموضوعية .. وأود أن أؤكد شكرى وتقديرى العميق للقيادة السياسية التى أولتنى الشرف الأكبر لإدارة هذا الصرح العملاق الذى هو أحد الدعامات الأساسية للإقتصاد الوطنى .. وأن موانى بورسعيد من الموانى التى لها صفة مميزة على ساحل البحر المتوسط ومن أعرق الموانى المصرية، حيث تعتبر موانى عملاقة بكل المقاييس، حققت العديد من أهداف التقدم والإزدهار .. والحقيقة إننى أعتبرها كالموانى الأوروبية عالية الأداء والفاعلية بإستخدامها الأساليب العصرية والتكنولوچية.

.. والحقيقة .. وبعد هذا السجل الزاخر بالإنجازات التى تحققت .. أمامى العديد من الأهداف لعل أولها ... تطبيق الإدارة الإلكترونية فى ظل خطة تطوير الموانى المصرية التى تنتهجها وزارة النقل ... أيضاً رفع كفاءة تلك الموانى بإضافة وتطوير الأرصفة الحالية، حيث يتواجد بميناء غرب بورسعيد 16 رصيفاً بطول 4000 م وبأعماق متدرجة حيث يتم تعميقها إلى 45 قدم لخدمة أغراض الميناء فى تفريغ جميع أنواع البضائع .. كما تم تطوير أرصفة حوض شريف بزيادة الأعماق إلى 34 قدم ليستوعب السفن العملاقة.

.. أيضاً الخطة تستهدف زيادة الساحات لخدمة أغراض التخزين .. حيث من المنتظر توسيع الميناء بمساحات كبيرة تشمل 1/3 مساحته الحالية وذلك لزيادة كفاءته بحركة الإنتعاش فى التعامل التجارى بالمدينة الحرة بتحويل الميناء إلى بورصة عالمية لتداول السلع الغذائية.

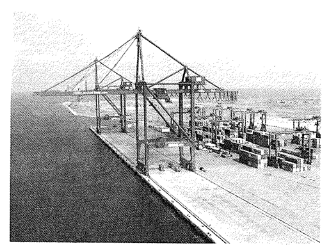
.. أما الرصيف السياحى الذى نفخر به ونعتبره دعامة أساسية للنشاط السياحى وذلك للإقبال والزيادة المطردة فى توافدالسفن السياحية إلى الميناء .. حيث تم رفع كفاءته، بإضافة خدمات جديدة إليه .. وإنشاء مارينا سياحية لليخوت لتشجيع سياحة اليخوت التى إزدهرت فى الآونة الأخيرة. مع إنشاء رصيف جديد ومحطة ركاب وذلك لإستيعاب الأعداد المتزايدة من السفن السياحية التى تفد من جميع الدول الأوروبية وحوض البحر المتوسط.

... أما محطة حاويات بورسعيد ... فهناك خطط طموحة داخل تلك المحطة تتطلع إلى حاجز المليون حاوية من خلال زيادة الأوناش العملاقة ومعدات التداول المتطورة والتى تستخدم أحدث الوسائل التقنية لإستقبال وإرسال بيانات السفن E.D.I مع وضع مخطط لزيادة مساحتها فى الفترة المقبلة بما يزيد من كفاءتها وتفعيلها.

★★ .. ميناء العريش الواعد

* ....؟!

** بالفعل ميناء العريش يعتبر من الموانى الواعدة والتى تخدم شمال سيناء ومتخصص فى تصدير الخامات التى تشتهر بها هذه المنطقة .. فمنذ إنشائه عام 1977 وحتى الآن قد مر بمرحلتين من التطوير .. حيث وصل عدد السفن التى يستقبلها 95 سفينة بحمولة حتى 10.000 طن ... ولذا فإن مرحلة تطويره الثالثة تركز



على زيادة مساحته وعمقه من 7.6 متراً إلى 12 متراً ليسمح بإستقبال سفن ذات حمولات تصل إلى 30.000 طن .. هذا وتتضمن خطة التطوير إضافة مساحات أخرى للميناء أفقيو رأسى حيث جارى التنسيق مع محافظة شمال سيناء بتوفير مساحة ٢٠٠٠ متراً أفقى ومساحة مماثلة رأسى .. ليتسع الميناء ويصبح قادراً على القيام بدور فعال لخدمة الإقتصاد الوطنى مع وضع كافة التسهيلات للسفن الوافدة مع رفع كفاءة الميناء.

★ ميناء شرق بورسعيد

* ....؟!

ويواصل اللواء/ السرساوى حديثه الممتد والهام عن المرحلة المقبلة بقوله ...

** الحقيقة أن لهذا الشريان الدولى الكبير الذى له أكثر من ميزة ... الحديث عنه طويل وغنى بالهدف الذى خطط من أجله .. ويكفينا فخراً أن المشروع الذى غير ملامح الخريطة الملاحية داخل مصر والمنطقة المجاورة .. كان له شرفاً كبيراً بقدوم السيد الرئيس / **محمد حسنى مبارك** بإفتتاحه والذى يعتبر ثمرة من ثمار عهده المشرف والمكلل بالنجاح .. سوف نتجه فوراً إلى إستكمال المرحلة الثانية ليكتمل هذا البنيان الكبير ويصير الميناء عالمياً بكل المقاييس كميناء محورى ينافس بكل قوة الموانى المحيطة ويصبح أكبر ميناء للحاويات فى العالم.

... هذا وأن هدفنا الأساسى فى هذه الفترة هو الإتجاه للتسويق العالمى لهذا الميناء وفتح فرص الإستثمار للقطاع الخاص بالمنطقة الصناعية بالمشروع لزيادة فاعليته ورفع أداءه ... ولعل مشروع إنشاء أول محطة لتموين السفن بالوقود بالمنطقة شرق بورسعيد بتكلفة 50 مليون دولار لهو أولى البشائر الإستثمارية بالمنطقة، لما له من عوائد إقتصادية كبيرة تعود على البلد وتساهم فى زيادة فرص العمل .. وسيعطى إمكانيات كبيرة فى إقامة مشروعات أخرى لتموين السفن بإحتياجاتها من المياه والأغذية وغيرها من المشروعات الخدمية الأخرى التى تساهم بشكل فعال فى تسويق منطقة شرق بورسعيد بين ملاك السفن وخطوط الملاحة.

امنية ... ورجاء ...

.. وأود أن أوضح أن ما حدث فى موانى بورسعيد من تحقيق إنجاز متميز ما هو إلا نتاج ما سبقونى فى أدائهم المتميز الذى كان له أثره الفعال فيما وصلت إليه تلك الموانى من رقى وإزدهار.

.. وأطلب من الله عز وجل أن يعيننى على إستكمال تلك المسيرة التى تعود بالخير والنماء على بلدنا الطيب الأمن مصرنا الحبيبة.

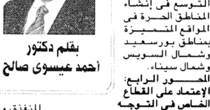
... فى ظل قيادة الزعيم والقائد /**محمد حسنى مبارك**

... وفى نهاية حديثنا الأول الهام والمثمر مع اللواء بحرى / هشام السرساوى رئيس الهيئة العامة لموانى بورسعيد لا يسعنا إلا أن نتقدم لسيادته بالشكر والتمنيات له ولموانى بورسعيد ولجميع العاملين بدوام التقدم والنجاح والإزدهار.

***

أساليب تمويل مشروعات النقل

الجزء الأول



بقلم دكتور
أحمد عيسوى صالح

١- المحاور الإستراتيجية للتنمية وأهدافها حتى عام 2017:

تضمنت الخطة الخمسية الرابعة 97/ 1998 - 2001 - 2002 عدة محاور للتوجه الإستراتيجي بعيد المدى حتى عام 2017.

المحور الأول: الإمتدادات الرئيسية والخروج إلى رحاب الوطن الفسيح:

- إن الإستراتيجية طويلة الأجل تستهدف للعشرين سنة القادمة فتح مناطق جديدة صالحة لتوطين جديد بما يتيح فرص عمل للشباب والإرتفاع بقدرته على مواجهة التحديات والإستفادة من الثروات الكامنة والتطورات التكنولوجية ولذا فسوف يتم إتساع آفاق التنمية وإستغلال الإمكانات المتاحة على أرض الوطن وتهيئة المناطق الجديدة لتوطين المشروعات والسكان بمد المساحة المأهولة من 5.2% من المساحة الكلية والتى تشكل نحو 12.5 مليون فدان إلى نحو 61.1 مليون فدان وسوف يتم ذلك فى إطار علمي وعملي يحقق التوزيع والإستغلال الأمثل للنشاط البشرى وللموارد فى ربوع مصر أخذاً فى الإعتبار مختلف الإعتبارات الإقتصادية والديموجرافية والإجتماعية والتعليمية وتعمل على التنسيق بين التنمية المكانية بمراعاة الموارد المتاحة فى المناطق الواعدة على أرض مصر وربط المجتمعات الجديدة بوظائف الحيز المكانى وإيجاد عوامل الجذب وتوزيع السكان توزيعاً يتسق وعناصر النمو المتوقعة بالمناطق الجديدة.

- وتحقيقاً لذلك فسوف يتم تشجيع التحركات السكانية من قلب الدلتا إلى الظهير الصحراوى شرقاً وغرباً والتجمعات الواقعة بهذه المناطق بإستكمال إنشاءات المدن وتجهيزها بالمرافق وإستكمال مشروعات إستصلاح الأراضى والتركيز على تنمية محافظات القناة وسيناء وجنوب مصر كمراكز جاذبة للسكان وكذلك تنفيذ المشروعات العملاقة التى تشكل ركائز أساسية للتنمية الإقتصادية والعمرانية ومن أهم المحاور الإمتداد الشرقى فى سيناء.

- وتقتضى أيضاً الإستفادة من المميزات الكثيرة للموقع مثل إستغلال شمال خليج السويس شرقه وغربه وشمال سيناء على إمتداد ساحل البحر الأبيض المتوسط فى إقامة مشروعات تخدم التجارة العالمية وتؤدى إلى رواج التجارة العابرة هذا فضلاً عن إنشاء المنطقة الحرة بالتفريعة شمال القناة عند بورسعيد فضلاً عن إقامة العديد من المشروعات فى مختلف الأنشطة التى تمتد على جانب الطريق الساحلى الدولى.

المحور الثانى: الإنطلاقة الإنتاجية:

لقد زاد الإنتاج السلعي بقدر كبير خلال الأعوام السبعة عشر الماضية إرتفع الإنتاج من 35.2 مليار جنيه فى عام 81/ 1982- وبلغت مشاركة القطاع الخاص 50% منها إلى 473.2 مليار جنيه فى عام 98/ 1999 وبلغت مشاركة القطاع الخاص 73.7% وسوف يستمر ذلك حيث يمثل الإنتاج السلعي العمق الإستراتيجي القادر على توليد مقومات التنمية وإستمراريتها بما يوفره من حاجاتها السلعية دون إحداث ضغوط على ميزان التعامل مع الخارج أو تحميل الأجيال المتعاقبة بأعباء تحد من الإرتفاع بمستوى معيشتها المنشود.

المحور الثالث: تثمير الموقع المتميز لمصر:

- إن مصر بما تشغله من حيز يطل على البحرين الأحمر والأبيض المتوسط وبما تملكه من قناة السويس وسواحل وموانى عديدة على هذين البحرين تعتبر الشريان المحورى للملاحة العالمية ويلزم إستغلال الموقع المتميز لمصر سياحياً وتجارياً وصناعياً فى قلب العالم يصل بين الغرب والشرق وذلك من خلال التوسع فى إنشاء المناطق الحرة فى المواقع المتميزة بمناطق بورسعيد وشمال السويس وشمال سيناء.

المحور الرابع: الإعتماد على القطاع الخاص فى التوجه الإنتاجي والسلعي والخدمي:

- سوف تتاح الفرصة للقطاع الخاص ليقوم بالدور الأكبر فى تحقيق التنمية المنشودة إستثماراً وإنتاجاً فى مختلف المجالات بما فيها من مشروعات البنية الأساسية من طرق ومطارات وموانى ومحطات قوى، كما سوف يتم جذب الإستثمارات الأجنبية لسد الفجوة التى تزيد عن قدرة القطاع الخاص المصرى فى تمويل مشروعات التنمية.

المحور الخامس: التنمية البشرية:

- من المعلوم أن الإستثمار فى القوى البشرية بتنمية مهاراتها وقدرتها ورفع كفاءتها تعتبر من أهم مجالات الإستثمار لأن التدريب ورفع الكفاءة تؤديان إلى حسن إستخدام الموارد وسوف يكون محوراً هاماً من المحاور التى يتم التركيز عليها لدفع الإنسان المصرى والإرتقاء بمداركه وتطويرها وتنمية مختلف جوانب شخصيته وإعداد شبابنا للحاضر والمستقبل معاً وعياً وتدريباً وتوجيهاً وتنمية وسلوكاً وتشغيلاً وذلك وفق منهج علمي وعملي.

المحور السادس: التوجه التصديرى:

- يأتى التصدير فى بؤرة الإهتمام لتحقيق الإنطلاقة المنشودة فى مجال الإنتاج والتصدير كمحرك أساسي للنمو الإقتصادى وتحسين الميزان التجارى وميزان المدفوعات وللوصول إلى التوازن تصديراً وإستيراداً فى الأمد الطويل.

- إن محاور التنمية كما تم إيضاحها تتطلب تعبئة الطاقات والإستفادة القصوى من الإمكانات والموارد المادية والبشرية والإهتمام والتركيز على المشروعات العملاقة التى تقود التنمية فى كافة المجالات.

2- قطاع النقل وأهميته:

2-1- ما تم تنفيذه فى السبعة عشر عاماً:

- منذ بدء الخطة الخمسية الأولى 1983/82 -86/ 1987 أولت الدولة عناية فائقة بقطاع النقل والمواصلات والتخزين حيث بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 11.3 مليار جنيه بنسبة 20.1% من إجمالى الإستثمارات المنفذة وفى الخطة الخمسية الثانية 1988/87 - 91/ 1992 بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات لهذا القطاع 20.6 مليار جنيه بنسبة 16.5% من إجمالى الإستثمارات المنفذة وإستمر هذا الإهتمام حيث بلغ ما تم تنفيذه فى الخطة الثالثة 1993/92 - 1997/96 من إستثمارات 36.2 مليار جنيه بنسبة 17.7% من إجمالى الإستثمارات المنفذة، وفى عامى 97/ 1998 و1999/98 نفذت إستثمارات بلغت 16.6 مليار جنيه بنسبة 12.7% من إجمالى الإستثمارات المنفذة.

- ونتيجة لذلك فقد تطور القطاع تطوراً كبيراً وإرتفعت كفاءة الأداء وتم تحديثه وإزالة معوقاته وأمكن تنفيذ السياسات التى لم يكن بالإمكان تنفيذها دون رفع كفاءة وتطوير ما يقدمه من خدمات وفيما يلى بعض الأمثلة:

* بالنسبة للسكة الحديد وهى مرفق النقل الأساسى فقد إرتفعت إيراداتها من 94 مليون جنيه فى عام 1982/81 إلى 664 مليون جنيه فى عام 1999/98 (بدون مترو الأنفاق) بنسبة زيادة قدرها 606.4% وإرتفع عدد الركاب من 433.1 مليون راكب فى 1982/81 إلى 831 مليون راكب فى عام 1999/98 بنسبة زيادة قدرها 91.9% كما إرتفع وزن البضائع المنقولة من 7.4 مليون طن فى عام 1982/81 إلى 10.8 مليون طن فى عام 1999/98 بنسبة زيادة قدرها 45.9% ونتيجة لهذا التطور فقد أمكن زيادة التعريفات المعمول بها سنوياً منذ عام 91 حتى عام 1995 وكانت التعريفات المعمول بها قد ثبتت لفترة طويلة ولم يكن مقبولاً تحريكها دون أن يكون هناك تطوراً فى الأداء. وفى عام 2002/2001 إرتفعت إيرادات الركاب إلى 483.5 مليون جنيه وإرتفعت إيرادات البضائع إلى 211.9 مليون جنيه وبلغ عدد الركاب 447 مليون راكب بحجم حركة وقدره 39312 مليون راكب كم وإرتفع وزن البضائع إلى 11.5 مليون طن بحجم حركة قدره 4409 طن كم.

* بالنسبة للنقل البحرى فقد حقق ميناء الإسكندرية فائضاً نهائياً قدره 82.8 مليون جنيه كما حقق ميناء الدخيلة فائضاً قدره 72.7 مليون جنيه فى عام 1999/98، ولم نعد نسمع عن غرامات التأخير التى تتحملها الدولة والتى بلغت فى أحد السنوات 30 مليون دولار وتغير الوضع أصبحت الموانى تحصل على كسب وقت ويرجع ذلك إلى تطور الأداء بالموانى وما تم تنفيذه من إستثمارات بها وتم تطوير التعريفات المعمول بها نتيجة إرتفاع كفاءة تشغيل الموانى.

* وفى عام 2002/2001 حقق ميناء الإسكندرية والدخيلة فائضاً قدره 25.3 مليون جنيه سبب تحمل ميناء الإسكندرية أعباء ميناء الدخيلة.

3- مشاركة القطاع الخاص فى التمويل:

ومن المعلوم أن الطلب على النقل طلب مشتق لا يطلب لذاته ولكنه يطلب لتأدية خدمات للقطاعات الأخرى ودفعها لتحقيق أغراضها وحتى لا يكون القطاع عائق للتنمية ولكنه يلزم أن يكون دافعاً لها وحتى تتحقق الأهداف الإستراتيجية التى تم تحديدها بمعرفة الدولة والسابق الإشارة إليها لتنفيذ المشروعات التى تلزم لتنمية القطاعات الأخرى من زراعة وصناعة وغيرها وأن يكون قطاع النقل والمواصلات سابقاً فى تنفيذ مشروعاته على مشروعات القطاعات الأخرى لأنه وإن كان التخطيط للقطاع يبدأ بعد إنتهاء القطاعات الأخرى من وضع خططها فإنه يلزم أن يكون سابقاً لها فى التنفيذ.

- فمشروعات النقل - اللازمة لتحقيق الأهداف الإستراتيجية ومنها الإمدادات الرئيسية والخروج إلى رحاب الوطن الفسيح والإنطلاقة الإنتاجية وتثمير الموقع المتميز لمصر والإعتماد على القطاع الخاص فى التوجه الإنتاجي السلعي والخدمي والتوجه التصديرى فإنه يلزم أن تكون سابقة فى تنفيذها على مشروعات القطاعات الأخرى حتى يكون قطاع النقل دافعاً للتنمية وليس معوقاً لها.

- ونظراً لمحدودية وندرة الموارد وحتى تستمر التنمية بمعدلاتها الطموحة التى حددتها الدولة حتى عام 2017 والتى من المنتظر أن تتجاوز 10% وألا تقل فى المتوسط عن 8% فلقد بدأ يحتل تمويل وإدارة القطاع الخاص لمشروعات البنية الأساسية أهمية كبيرة لتدبير التمويل اللازم لتحقيق هذه الإستراتيجية وترجع أهمية هذا الإتجاه إلى ضعف وقصور

المشروعات التي تقدم خدمات البنية الأساسية المملوكة للدولة وإلى المحددات التي تواجه مشروعات البنية الأساسية خاصة ما تخصصه الدولة لتمويل هذه المشروعات لندرة الموارد وعدم كفايتها.

- وفى نفس الوقت فإن تطور سوق التمويل شجع القطاع الخاص فى تمويل مشروعات البنية الأساسية لتقديم خدمة أفضل وبأسعار مناسبة وبتكلفة أقل.

- إن الحاجة إلى تمويل القطاع الخاص لمشروعات البنية الأساسية هو ندرة الموارد بصفة عامة وخاصة تلك التي تخصصها الدولة لمشروعات البنية الأساسية فى حين تتوافر الأموال لدى القطاع الخاص ويمكن الإستفادة من تلك الإمكانيات وتعبئتها مع الأخذ فى الإعتبار قدرته على تقديم خدمة أفضل وإدارتها بأسلوب أكثر كفاءة وإستجابته السريعة للإحتياجات ومقدرته على التسويق وتلبية رغبات المستهلكين ومراقبة التكاليف أى تقديم خدمة أفضل وبتكلفة أقل وبذلك إزالة إحتكار القطاع العام لتأدية هذه الخدمات.

3-1- أساليب مشاركة القطاع الخاص:

يتم مشاركة القطاع الخاص فى تمويل البنية الأساسية بأساليب ثلاثة بمساهمته فى توسيع المشروعات أو الشركات القائمة أو المساعدة فى بدء دخول السوق أو تمويل شركات محددة أو تمويل الشركات التي سيتم خصخصتها. أى يتم دخول القطاع الخاص فى تمويل وإدارة مشروعات البنية الأساسية بأساليب ثلاثة وهذه الأساليب لا يلزم تتابعها أو تكاملها ولكن يتم إتباع ما يناسب الدولة منها والمهم أن تنجح الدولة فى الإستفادة من إمكانيات القطاع الخاص مع تعظيم العائد لحده الأقصى وتعظيم التكاليف إلى حدها الأدنى حيث يكون هناك معرفة كاملة بوضع الحكومة وقدرتها السياسية ومدى تأثرها على التغيير وإدارته ووضع المستثمرين والوضع الإقتصادى والإطار القانوني وقدرة المؤسسات فى الدولة مع الأخذ فى الإعتبار أهمية الخطوة الأولى فى تنفيذ هذه السياسة حيث أن البداية تكون أصعب المراحل لأن نجاحها سوف يتيح الإستمرار والتوسع وفتح المجال لقطاعات أخرى.

وبذلك فإن القطاع الخاص يتم دخوله على الوجه التالي:

الأسلوب الأول: يتطلب إعادة الإطار القانونى القائم للسماح للقطاع الخاص بدخول مجال الإستثمار فى مشروعات البنية الأساسية وتواجده فى السوق لتقديم خدمات وذلك بإنشاء مشروعات جديدة بخلاف تلك القائمة أو نقل تبعية أحد الأنشطة إلى القطاع الخاص لإستكماله وتطويره والتوسع فيه ويتم ذلك على أساس عقود إلتزام أى على أساس علاقة تعاقدية وبذلك يتمكن القطاع الخاص من العمل ودخول السوق ليساهم بنصيب ما فى المنافسة مع المشروعات القائمة وفى هذه الحالة تكون التكلفة السياسية محدودة للغاية حيث أن ذلك لا يمس وضع المشروعات القائمة وتتمثل التكلفة الأساسية فى كيفية مواجهة مقاومة المجموعات الهامة ذات الثقل لهذا التحول وكيف يمكن إدارة التحول من أسعار خدمات البنية الأساسية المدعمة إلى أسعار وتعريفات تعكس التكلفة التي تؤدى إلى المزيد من التوسع.

الأسلوب الثانى: يتمثل فى أن تقوم الدولة بتحويل بعض ما تملكه من مرافق إلى القطاع الخاص جزئيًا أى خصخصة بعضها كبداية وذلك يتطلب رغبة سياسية كبيرة للخصخصة وتكون هناك إستجابة سريعة وقوية للمستثمرين وفى المدى المتوسط فإن هذا الأسلوب يولد ضغطاً على الحكومة لإعادة التنظيم وفتح السوق تماماً للقطاع الخاص.

الأسلوب الثالث: تتم الخصخصة بكثافة وإعادة التنظيم وهو يتطلب موقفاً قوياً لهذا الإتجاه ومؤسسات قادرة وتتم خصخصة قطاعات عديدة وفى كل الحالات يكون قد تم كسر إحتكار الحكومة لخدمات البنية الأساسية بدرجات متفاوتة طبقاً للمنهج الذى أتبع ويختلف دور الدولة فى كل أسلوب حيث تكون العلاقة تعاقدية فى الأسلوب الأول بين الحكومة والمستثمرين فى الحالة الثانية يتم وضع الإطار التنظيمى ويفترض أن تكون المخاطرة قليلة بزيادة مشاركة القطاع الخاص وفى الأسلوب الثالث يكون للدولة دور تجارى محدود وتكون مهمة الدولة خلق البيئة المشجعة للقطاع الخاص.

4- أساليب تمويل مشروعات النقل:

حدثت تغيرات ملموسة فى الشكل التنظيمى والدور الذى تلعبه الحكومات فى قطاع النقل إذ تغير دور الحكومة من كونها تمول وتنشئ وتصون البيئة التحتية والفوقية على دور الرقابة والإشراف والذى يتمثل فيما يلى :

- تحديد أهداف وسياسات قطاع النقل فى إطار أهداف وسياسات الدولة فى التنمية الإقتصادية والإجتماعية.
- تحديد مشروعات النقل اللازمة لتحقيق تلك الأهداف والسياسات.
- وضع الأطر القانونية والفنية والإقتصادية والمالية ومعايير السلامة والأمان اللازم توافرها.
- تشجيع القطاع الخاص وفتح المجال أمامه للقيام بتمويل وإنشاء وتشغيل وصيانة أى من تلك المشروعات أو المشاركة فى تمويلها.
- التعامل مع القطاع الخاص كشريك فى تنفيذ التنمية وإمداده بالمعلومات وكافة ما يلزم لدعمه وليس الضغط عليه وإرهاقه.

إن مشاركة القطاع الخاص فى إنشاء وصيانة البنية الأساسية للنقل تتزايد أهميتها ويتسع نطاقها يوماً بعد يوم، فاليابان خصخصت السكة الحديد وكذلك الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وهذا الإتجاه يتزايد أيضاً فى الدول النامية حيث خصخصت ماليزيا الخدمات فى الميناء الحكومى كيلانج ويقوم القطاع الخاص فى سنغافورة بتشغيل نظام النقل السريع وغيرها.

قرأت لك

القانون الدولى البحرى تحت ضغط

عميد بحرى متقاعد/ عبد العزيز أبو قنديل

عن مجلة BIMCO BULLETIN OCT 2004

من السخرية القول بأن القانون الدولى البحرى يُحترم ويعمل بكفاءة أكثر عندما تفرضه قوة عُظمى فمبدأ «حرية البحار» Freedom of the Seas أول ما قيل كان منذ حوالى ١٩٠٠ سنة مضت وجاء على لسان القاضى المشرع الرومانى Marcianus الذى قال إن البحر «شائع لكل البشر» common to All Mankind. وقد إستمر هذا المبدأ على مدار القرون الماضية. لكن الجدير بالذكر أنه عندما قال Marcianus هذا المبدأ، كانت البحار التى عرفها تحت سيطرة الإمبراطورية الرومانية.

والبحار فى القرن الأول من الألفية الجديدة تبدو أقل حريّة عما كانت من قبل، وذلك بالرغم من أننا لدينا معاهدة القانون البحرى الصادرة من الأمم المتحدة unclos والتى تبدو أنها صارت غير مُلزمة للجميع كما ينبغى أن تكون. وحقيقة الأمر أن المعاهدة المذكورة مُتّفق عليها بإجماع الدول، إلا أنها عملياً تعتمد على حكومات الدول الساحلية فى تنفيذها. وقد لا يروق لنا الإعتراف بذلك. فالمبادئ والتوجّهات الحديثة لدول المنطقة الإقتصادية المطلقة EEz - Exclusive Economic zone أصبحت تزداد إتساعاً. إذ كانت بدايةً تركز على الرقابة على أعمال إستخراج المعادن ومد خطوط الأنابيب فى المناطق البحرية لهذه الدول، ثم إمتدت لتشمل الرقابة على أعمال الصيد وحماية تلويث البيئة البحرية فى تلك المناطق، وأخيراً أضيف إليها أعمال السيطرة ومنع السفن التجارية من ممارسة حقوقها فى المرور البرئ فى مياه المنطقة.

فبعد حادثة تسرب الزيوت من الناقلة Prestige مباشرة، منعت حكومات فرنسا وأسبانيا والبرتغال والمغرب دخول الناقلات ذات الأبدان المفردة فى مياه المنطقة الإقتصادية المطلقة EEZ وحتى مسافة ٢٠٠ ميل بحرى داخل المحيط الأطلنطى. وصُعقت صناعة النقل البحرى الدولى لهذا القرار. فقد كانت تلك الخطوة نقض وخرق صريح ومباشر للقانون الدولى البحرى، وقد صدر هذا القرار من حكومات موقّعة على معاهدة القانون البحرى Unclos، ومن المفروض أنهم يؤيدون القانون الدولى البحرى وحريصون على تنفيذه.

بالإضافة إلى ذلك، فقد تم فرض هذا القرار بطريقة أحادية وبدون مشاورات معقولة، ولم تُعطى إلا فترة قصيرة لبدء تنفيذه، كما أنه صدر بدون موافقة المنظمة البحرية الدولية IMO المسئولة دولياً من قبل الحكومات عن تنظيم أعمال النقل البحرى الدولى، ثم أن فرنسا وأسبانيا قامتا بتنفيذ هذا القرار بالقوة وذلك بتنظيم دوريات بالطائرات والسفن الحربية فى المناطق البحرية الممنوعة. وعندما قامت الدول صاحبة السفن المستهدفة بالإعتراض على هذا القرار وتلك التصرفات لم يلقى إعتراضها أى إلتفات من الدول صاحبة القرار، بل ودافعت الأخيرة عن قرارها بالإعتراض من جانبها على القبول الدولى لتسيير السفن المستهدفة فى البحار وطالبت بتنفيذ كل المعاهدات الدولية وخاصة معاهدة عدم تلويث البحار Marpol.

والتغييرات المفروضة تمثل حجر عثرة وسابقة مثيرة فى الطريق الطويل للعلاقات الدولية البحرية. فقد خلقت وضعاً جديداً بفرض مبدأ الدخلات السياسية فى صلاحيات السفن للعمل فى البحر. والمناقشات التى دارت فى باريس ومدريد التى أفرزت تلك القرارات لم تناقش الأساسيات الفنية للمشكلة، ولكنها جاءت فقط لتلبية طلب شعوبهما لعمل شئ لمنع حوادث تلويث الشواطئ من أن تتكرر.

فالقرارات إذن جاءت شعبية وسياسية وبالتالى فإن إعتبارات عدم قانونيتها أو ردود الفعل من باقى دول العالم البحرى قد أغفلت وأهملت. والجدير بالذكر، أنه لم يكن هناك ما يثبت أن السفينة Prestige كانت ببدن واحد، فقد فُرضت القرارات على عجل وإستمرت التحقيقات الرسمية للحادث عدة شهور بعدها وظهر أن السفينة كانت بأبدان مزدوجة. وهذا يدل على أن القرارات قد صدرت غالباً لتحقيق مكاسب سياسية قصيرة الأجل ولتهدئة مشاعر الشعوب، كما أن القرارات فُرضت بالقوة بعد وقوع الحادثة مباشرة. وكانت المبررات ببساطة هى الإرادة الشعبية المحلية. وأمرت السفن الحربية بإخراج السفن التجارية من مساراتها التقليدية الإعتيادية فى تلك المناطق حتى لو كانت تلك السفن ملتزمة بقواعد القانون البحرى الدولى بحرية الملاحة.

ولعل الأكثر إزعاجاً وقلقاً هو التأييد لهذا الخروج الواضح عن القانون الدولى البحرى من قبل المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبى، اللذان سارعا بوضع الخطط الإقليمية لسرعة إخراج الناقلات ذات الأبدان المفردة من العمل فى البحر. كما أن العديد من الأعضاء قد وافقوا على قيام السفن الحربية بدورياتها وواجباتها قبالة السواحل وفى عمق المحيط الأطلنطى، مع قبولهم المخاطرة بعدم إحترام سلطة المنظمة البحرية الدولية IMO.

والذى يستحق الإهتمام الكامل هو أن هذه التصرفات فى عمق مياه المحيط الأطلنطى المجاورة لبلدان أوروبا الشمالية هى فى غير مصلحة مبادئ القانون الدولى. وإذا كان ذلك تم بواسطة أعضاء محترمين فى المجتمع الدولى لما لديهم من قوة على تنفيذها، فإن ذلك يعنى أن أى دولة ساحلية تعتقد أن هناك ضرر ما من النظام الدولى الحالى، فإنها تستطيع فرض رؤيتها الخاصة على القانون الدولى منفردة. فاليوم قد تكون فرنسا وأسبانيا والناقلات ذات الأبدان المفردة وغداً قد تكون دولة أخرى ومنطقة بحرية أخرى تُمنع فيها الناقلات العملاقة Vlccs أو ناقلات المنتجات الكيماوية Chemi-cal Tankers أو أى نوع آخر من السفن التجارية.

إن من المؤسف هو أن الشخص العادى فى الشارع الفرنسى والأسبانى الذى ليس لديه معلومات صحيحة عن صناعة النقل البحرى لا يرى فى تصرفات حكومته شيئاً غير معقول. فالمسئولون يقولون أن هذه القرارات قد صدرت لحماية الشواطئ من التلوث بالزيوت الذى لم تكف أجهزة التليفزيون عن عرض آثاره الحزينة بعد وقوع الحادث، وأن إبعاد السفن ذات المخاطر بعيداً عن السواحل هو الحل والإحتياط المعقول لضمان عدم تكرار حدوث ذلك.

أما بالنسبة للسفن، فإنه للشخص العادى فى الشارع فإنه يرى أن البدن المزدوج ما هو إلا ضعف البدن المفرد، وأما التبعات الفنية والإقتصادية وراء ذلك فإنها لا تهمه أو أنها معقّدة ولا يجب أن يشغل فكره بها، وحتى التحسينات التى قامت بها صناعة النقل البحرى لتقليل حوادث تسرّب الزيوت من السفن، والتى تدل عليها الإحصاءات، قد فشلت فى إقناع الشخص العادى الذى سيطرت الدعاية على فكره بالأوجاع والمخاطر للزيوت المتسربة من السفن.

والآن، بينما تحدث إنتهاكات لمعاهدة Unclos وتشجّعها الشعوب والناخبون للحكومات التى تقرّ هذه الإجراءات، فإن ذلك بداية لجو من التغيير الذى سيؤدى إلى الكثير من تقييد الحريات فى البحار. والنتيجة المنتظرة مثلاً هو تأييد الشعوب الأوروبية بأن تكون كل أوروبا الغربية منطقة إقتصادية مطلقة خاصة Private EEz. وإننا الآن ننتقل إلى وضع تزداد فيه مستويات فرض السيطرة على مناطق فى البحار بواسطة حكومات دول ساحلية بمساندة شعوبها، تقوم فيها بإبعاد وإيقاف السفن التجارية التى تزعم الحكومات أنها تلوث البحار والشواطئ أو تخالف قواعد الملاحة. ومن ناحية أخرى، فإن الغرامات التى تُفرض فى حالة تلويث مياه البحر بلغت مستويات فلكية، كما أن وضع المراقبين والمكافآت السخية التى تقدم لمن يبلغ منهم بوقوع تلويث لمياه البحر شئ آخر يضيف قلقاً وحيرةً للقائمين بالعمل فى النقل البحرى. ثم إن تجريم العاملين فى البحر أصبح مبرراً ومؤيداً وخاصة إذا تسببوا فى تلويث مياه البحر.

والآن يبدو أن صناعة النقل البحرى والعاملين فى البحر يقفون فى وضع الدفاع فى هذا الموقف، حيث يصعد المفتشون المتدربون على تنفيذ قانون مقاومة تلويث البحار على السفن ويبحثون عن أى إنتهاك أو مخالفة حتى لو لم يكن هناك أى تلويث لمياه البحر. وأى خطأ فى دفتر أحوال السفينة log Book قد يؤدى إلى توجيه تهمة إجرامية لطاقمها. إنه ليس مجالاً لطيفاً للعمل فى البحر حيث تُقيد الحريات بهذا الشكل.

إن النقل البحرى الدولى يحتاج إلى أسلوب عملى دولى يحميه القانون والإتفاقات المقبولة من الجميع. وبالعكس من ذلك، فإن النقل البحرى الدولى يرى الآن فوضى وإنفرادية إلى جانب التعصب الأعمى والتصرفات الخاطئة التى تدفعها السياسات. لقد إبتعدنا كثيراً عما قاله القاضى الرومانى Marcianus وحرياته البحرية.

***

قمة شرم الشيخ دعوة للسلام

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

عقدت القمة الرباعية للسلام إجتماعاتها بشرم الشيخ بناء على دعوة الرئيس محمد حسنى مبارك. وشارك فيها الملك عبد الله الثانى عاهل المملكة الأردنية الهاشمية، والرئيس الفلسطينى محمود عباس (أبو مازن). وإيرئيل شارون رئيس الوزراء الإسرائيلى. وذلك بهدف إزالة العقبات التى تعترض عملية السلام. وبدء مرحلة جديدة من الحوار والتفاهم لجميع المسارات فى مناخ من الثقة المتبادلة بين الفلسطينيين والإسرائيليين.

وقد بدأت أعمال القمة بالكلمة التى ألقاها الرئيس محمد حسنى مبارك بإسمه وبإسم جلالة الملك عبد الله الثانى. ورحب فيها بالحاضرين على أرض مصر فى سيناء التى تمثل أرقى معانى السلام، وبشرم الشيخ التى تعتبر بحق المثال الصادق للأمن والإستقرار والرخاء.



وقد أشار الرئيس مبارك فى كلمته إلى أن الطريق لتحقيق حياة مستقرة وآمنة للشعبين الفلسطينى والإسرائيلى هو طريق السلام الشامل والعادل والدائم القائم على تنفيذ قرارات الشرعية الدولية ومبدأ الأرض مقابل السلام التى سبق الإتفاق عليها فى مدريد، كما أن علينا جميعاً العمل بكل جدية لرفع المعاناة عن الشعب الفلسطينى، وبناء الثقة وإحياء الأمل، وإعادة بناء الإقتصاد الفلسطينى، والبنية الأساسية لمدنه بشكل عاجل، ونأمل أن تتم عملية إنسحاب القوات الإسرائيلية من قطاع غزة وبعض مناطق الضفة الغربية بالتنسيق والتعاون الكامل من الجانبين الإسرائيلى والفلسطينى.

وشدد الرئيس مبارك فى كلمته على أهمية التحرك فى إطار التنفيذ الكامل لخريطة الطريق، وإستئناف المفاوضات السياسية بأسرع وقت، وكذا أهمية دور المجتمع الدولى – وعلى رأسه المجموعة الرباعية الدولية وهى الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا الإتحادية والإتحاد الأوروبى والأمم المتحدة – فى حماية مسيرة السلام، وتقديم كل الدعم والمساندة فى المجالين السياسى والإقتصادى وغيرهما من المجالات التى يحتاجها الوضع الجديد، لأن إستتباب السلام العادل والأمن والإستقرار فى الشرق الأوسط يعتبر حجر الزاوية، فى ضمان الأمن والسلم الدوليين.

وإختتم الرئيس مبارك كلمته مؤكداً أن مصر ستكون دائماً حاضرة ونشيطة فى مساندة المسيرة إنطلاقاً من إنحيازها الدائم نحو السلام العادل والشامل والقائم على ضمان الحقوق، وإعلاء مبادئ الشرعية والقانون الدولى. وأن هدفنا هو السلام الدائم فى منطقة الشرق الأوسط جمعاء مما يستدعى إعادة الحياة إلى المسارين السورى واللبنانى، وإستئناف عمليات التفاوض السياسى للوصول إلى حل سلمى عادل يتأسس على قرارات الشرعية الدولية، ومبدأ الأرض مقابل السلام. ولما كانت الشعوب العربية قد إختارت السلام كخيار إستراتيجى فقد أطلقت قمة بيروت العربية مبادرة شاملة تحقق الأمن والإستقرار للجميع، وتمديدها بالسلام القائم على العدل والحق، وإذا كان التحدى كبير فإن إرادتنا أكبر والآلام عميقة ولكن إيماننا أعمق، وأملنا أعظم، وإذا كان الطريق طويلاً وصعباً فقد خطونا اليوم الخطوة الأولى.

بنود الإتفاق الفلسطينى الإسرائيلى

لقد تخللت المفاوضات مناقشات للعديد من القضايا، ومن أهمها النشاط الإستيطانى، والجدار العازل، والحواجز والقضايا المتعلقة بالأنشطة الإجتماعية، ونقل سلطة الأمن من الجانب الإسرائيلى إلى السلطة الفلسطينية والإنسحاب من المناطق الفلسطينية، وقد تم الإتفاق على:

* إطلاق سراح 500 من الأسرى الفلسطينيين فوراً على أن يتم إطلاق 400 أسير فلسطينى آخر.
* وقف جميع أعمال العنف ضد الإسرائيليين والفلسطينيين فى كل مكان.
* نقل مسئولية الأمن على المناطق الفلسطينية إلى الفلسطينيين.
* الإعتراف بأن على الجانبين مسئولية مواجهة التطرف وتأمين حياة الحرية والإستقرار والسلام لشعوب المنطقة.
* إحترام إحتياجات الشعب الفلسطينى وحقه فى حياة مستقرة.
* مسئولية الجانبين فى مواجهة التطرف وتأمين حياة الحرية والإستقرار والسلام والإزدهار لشعوب المنطقة
* إعتبار الإنسحاب من غزة وبعض مناطق الضفة الغربية نقطة إنطلاق لإنسحابات أخرى.
* الإقرار بتغلب إسرائيل على العراقيل المتراكمة على الطريق .
* تشكيل لجنة للنظر فى مشكلة المبعدين.

إستقبال مبارك الحار للملك عبد الله الثانى

موقف أمريكا من القمة

رحبت الإدارة الأمريكية بنتائج قمة شرم الشيخ وهنأت جميع الأطراف فى عملية السلام فى الشرق الأوسط على نجاحها، وقد أجمعت التعليقات الرسمية والسياسية على أن قمة شرم الشيخ أعطت جرعة نادرة من الأمل لعملية السلام فى المنطقة، وقد آثرت أمريكا عدم التدخل فى أعمال القمة وإكتفى الرئيس چورچ بوش بإعلان أهمية التوصل إلى حل للمشكلة الفلسطينية عن طريق إقامة دولتين إسرائيلية وفلسطينية . وقد قررت الحكومة الأمريكية منح السلطة الفلسطينية مبلغ 40 مليون دولار خلال 90 يوماً بالإضافة إلى 400 مليون إضافية خلال الأعوام القادمة.

وقد إجتمعت كوندوليزا رايس وزير الخارجية الأمريكية بالرئيس الفلسطينى أبو مازن فى مدينة رام الله لمدة ساعتين قبل إجتماع القمة حيث تم بحث سبل تفعيل عملية السلام والدور الأمريكى فى دعمها ومساندتها وتدعيم الإجراءات الفلسطينية لحفظ الأمن والنظام وخطط السلطة الوطنية فى تعزيز مسيرة الديمقراطية والانتخابات وعمليات الإصلاح وأعلنت رايس أن إيرئيل شارون رئيس وزراء إسرائيل وأبو مازن الرئيس الفلسطينى وافقا على زيارة البيت الأبيض فى الربيع القادم لإجراء محادثات وذلك تلبية لدعوة الرئيس الأمريكى.

إن نجاح قمة شرم الشيخ يعتبر فى حد ذاته بداية مشوار طويل فى المفاوضات بين الطرفين الفلسطينى والإسرائيلى خاصة بعدما وضعتهما مصر على طريق الأمل فى التوصل لأول مرة لوضع نهاية للصراع. ولكن الأمر يحتاج لضغط واشنطون على شارون لإكتساب تأييد الشعوب العربية. هذا بجانب تكثيف الجهود للإلتزام بخريطة الطريق. وإستئناف المفاوضات لإنهاء الإحتلال الإسرائيلى الذى يرجع إلى عام 1967. والعيش فى سلام تحت سيادة القانون. ويعتبر وقف إطلاق النار خطوة مهمة على الطريق الشاق نحو السلام . كما يبعث على الأمل فى إحياء فعلى لعملية السلام. وإذا كان هناك إختلافات فى وجهات النظر فإن ذلك يعتبر أمر طبيعى وصحى خلال مسيرة أية عملية تفاوضية لأن الأمل يظل قائماً حتى يرتفع المتفاوضون إلى مستوى الأحداث وإنجاح المهمة.



أبو مازن ورايس قبل إجتماع القمة

نظرة عين الطائر لإقتصاد النقل البحرى

الحلقة الثالثة

بقلم / سمير معوض خبير إقتصاد النقل البحرى

وتدخل كثير من موانئ حوض البحر المتوسط مضمار التجاذب التنافسى بإعتبارها تحقق للمتعاملين معها فعالية التكاليف التى يتحملونها (cost-effective center) حيث يضع ملاك السفن ومديروها هذه المسألة على رأس إهتماماتهم لأن الموانئ مثل البورصة التجارية لابد أن تحقق للمتعاملين معها أقصى المكاسب الممكنة فيما يتعلق بالوقت والجهد والنفقة.

وبالنسبة للميناء فإن إزدياد عدد السفن المتعاملة معه ونمو أحجام السلع والبضائع التى يتداولها يعد معياراً واضحاً على صيرورته مركز تكلفة ملائماً. لأن مثل هذا النمو المطرد يحقق للميناء رقم أعمال ضخماً. وفى هذا السياق ومن المنظار المقابل فإن التطويرات والتحديثات الهندسية والتكنولوچية التى تدخلها ترسانات العالم على الأجيال الجديدة من السفن لابد أن يقابلها تطويرات وتحديثات مناظرة لأرصفة ومعدات وتجهيزات الموانئ المتعاملة معها إذ أن السفن أصول رأسمالية ضخمة تتطلب تمويلات كبيرة وبنفس المعيار فإن الموانئ أيضا أصول رأسمالية ضخمة تستلزم إستثمارات مالية وتكنولوچية وإدارية لا تقل أهمية عما يوجه لبناء السفن. هذه المعادلة الإقتصادية لا تسمح بإدارة السفن أو الموانئ بأساليب غير متكافئة تضع جميع الأطراف على قدم المساواة فيما يخص حسابات الأرباح والخسائر. والطرف الذى يتغاضى عن المكونات الأساسية لهذه المعادلة سوف يكون هو الخاسر الأكبر إذ ستهبط عوائد إستثماراته إلى الحد الذى يضعه أمام مخاطر بالغة الصعوبة. ولهذا فإن إدارة الموانئ بالأساليب الحديثة تعد من الأمور الإستراتيچية التى لا تقبل أى صورة من صور النكوص أو الإخفاق. فالموانئ قواعد إستثمارية إنتاجية تقوم بمهام تلبية شتى طلبات أساطيل السفن ومشحونات البضائع على نحو فورى لأن الخدمات اللوجستية تنتج وفق إحتياجات المتعاملين معها ولا تعرف الطلبات سابقة التجهيز.

الموانئ فى القرن الحادى عشر موانئ إلكترونية وتكنولوچية فيما يخص مصفوفة كل دوائر العمل فيها. فهى تتجه إلى توسيع مجالات العمل الإلكترونى مع تقليل التدخلات البشرية فى سلاسة تتابع مراحل العمل للحد من الأخطاء التى يتسبب فيها العنصر البشرى. ففى الجمارك التى تعمل فى أحرام الموانئ يبرز دور التعامل مع النافذة الإلكترونية الواحدة (One-stop shop) التى تختصر كثيراً من الوقت ولا تترك للأخطاء وأوجه القصور البشرية سلطة تعويق سيرورة الأمور بما ينجم عنها من الهبوط بالميناء على سلم أفضليات خطوط النقل البحرى والشاحنين الدوليين والمحليين سواء أكانوا مصدرين أول مستوردين. فالموانئ التى تستثمر بكثافة فى المعدات والأصول الرأسمالية الأخرى تهدف إلى زيادة الإنتاج والإنتاجية.

ويساعد على ذلك تنويع أنشطة الخدمات اللوجستية التى تقدمها لعملائها بحيث يصبح الميناء الحديث موصوفاً بالميناء السوبر ماركت أو السوق مفرطة الحداثة (Hyper market). بما يجعلنا ندرك أن عمليات التطوير فى الموانئ رحلة إكتشاف مستمرة تخلق مجالات جديدة ومتجددة لما يمكن للميناء أن يقوم به من أدوار ووظائف فى عالم إقتصادى الشىء الثابت فيه المتغيرات. فإدارة الموانئ تخضع لمفهوم أن مضامين ومحتويات التغير ليست بمنأى عن التغير (Even change has changed)

الشىء الذى لا يمكن الخلاف حوله هو أن الذراع البحرية للإقتصاد المصرى لا تنى قاصرة عن تقديم ما هو منتظر منها برغم أن هذا الإقتصاد القطاعى الذى لم يفعل بالقدر الكافى بوسعه أن يقود رحلة التنمية الإقتصادية إلى أفاق يتحقق عندها النمو المنشود. فالعلاقة غير المتوازنة ما بين هذا الإقتصاد الجزئى (المايكرو) والإقتصاد القومى الكلى (الماكرو) بحاجة إلى إعادة هيكلة وضبط لا يجعلنا مع كل موازنة جديدة نبحث عن مصادر تمويل بطريق فرض ضرائب جديدة لا ضرورة لها لرءب صدوع العجوزات التى تتفاقم على وجه الإستمرار . فى ذات الوقت الذى نجد فيه مندوحة عن ذلك بإيجاد مصادر تمويل إستثمارية وتنموية لا تحدث تأثيراً معاكساً على طاقة المدخرات التى تولدها التراكمات الرأسمالية.

فسياسة ذبح الدجاجة للحصول على ما فى جوفها من بيضات ذهبية مرة واحدة تعتبر بمثابة مصادرة لإمكانات تفريخ دجاجات تنموية جديدة. فهل يمكن لقطاع إقتصاد النقل البحرى بكل تراثه وميراثه التاريخى والعملى أن يعيد إختراع وإكتشاف قدراته ويذهب إلى المدى الذى عنده يميط الغطاء عن فرص جديدة؟ إحدى التجارب القريبة منا حديثة العهد هى تجربة ميناء دبى الذى إبتكر نهجاً جسوراً مزخماً بالإصرار على أن يكتب قصة نجاح من نوع فريد يقع فى المنطقة الوسطى ما بين غرابة المعجزة وفرادة الإعجاز. فقد صاغ سياسة الضرائب الصفرية وإستئصال شأفة الأشرطة الحمراء (التعقيدات البيروقراطية) وعهد بالإدارة إلى كفاءات رفيعة المستوى فى تخصصاتها لتتولى إدارة إقتصاد الموانى . فارتفع إنتاج ميناء دبى من تداول السلع والبضائع من 20.4 مليون طن فى العام 1991 إلى46.7 مليون طن فى العام 2001 .

إلى أى مدى فى مصر يمكن لنا من خلال المعرفة الحقيقية للجدوى الإقتصادية لموانينا أن نبادر على نحو مبرمج بوضع قطاع إقتصاد النقل البحرى والموانئ فى مكانة متقدمة من أچندة التنمية الإقتصادية على أن لا ننظر إلى مجموعة الموانئ لدينا من زاوية أنها جزر منعزلة غير متصلة وغير مترابطة. بل بإعتبار أنها نقاط إرتكاز متساوية الأهمية تحكمها قوانين الأوانى المستطرقة . فلدينا مجموعة من الموانئ تقع على البحر الأحمر وهى فى مجموعها لا تسهم فى الناتج المحلى الإجمالى بما يجعلها مولدات قوى فى النمو الإقتصادى بطريقة فعالة. وعندنا عدد من الموانئ المطلة على البحر المتوسط تملك ثقلاً إقتصادياً أكثر من المجموعة الأولى لكنها تفقد تميزها النسبى إذا عقدت المقارنة بينها وبين الموانئ الأجنبية الأخرى المنافسة. القضية فى الأساس قضية إستثمارات وإدارة وإستحقاقات موانينا فى كعكة التجارة الدولية المحمولة بحراً. إذ لا ينبغى أن تكون بهذه الضآلة فى الإسهام فى حركة التجارة الدولية لاسيما إذا تركنا لمواقعها الإستراتيچية فرصاً للتحدث بلغة إدارة أقوى تأثيراً مما هو كائن الآن فالإمارات العربية المتحدة التى تتكون من سبع إمارات هى (أبو ظبى ودبى والشارقة وعجمان وأم القوين ورأس الخيمة والفجيرة) التى تبلغ تعداد سكناها2.4 مليون نسمة ومساحتها 84 ألف كيلو متر مربع أى 8.4% من مساحة مصر ويبلغ ناتجها المحلى الإجمالى 40 مليار دولار 65% منه تأتى من مصادر غير بترولية . وقد تداول ميناء دبى 3.5 مليون حاوية فى العام 2001 وهو أحد الموانئ الموجودة فى الإمارات العربية المتحدة. هذا الرقم لم تصل إليه جميع الموانئ المصرية الواقعة على حوض البحر المتوسط.

دواعى التطوير تقترح علينا أن لا نركز أنظارنا وإهتماماتنا بصورة غالبة على الجانب المادى (الفيزيقى) من التطوير فهو يمثل أحد عناصر إستراتيچية التنمية وتبقى للعناصر الأخرى رجاحتها ومكانتها . هذه العناصر الأخرى تتضمن البيئة الإجتماعية والإطار التشريعى ومستويات العمالة والتعليم وتوافر تسهيلات البنية التحتية ومستوى الإدارة العلمية الحديثة والإستقرار السياسى . ووضوح وبساطة التنظيمات والإجراءات ومعقولية الضرائب والرسوم وإنخفاض معدلات التضخم وتوازن أسعار الصرف. ووجود بيئة مالية ومصرفية عصرية. ومحصلة ذلك كله تنتج لمنظومة الموانئ مناخاً مواتياً للعمل فيه وفق مفاهيم لا تجهض تصاعد أدائها. وتبقى الرؤية الإدارية لتفاعلات شتى العناصر المنضوية إلى العمليات الإنتاجية رؤية تنسيقية معضدة ومحفزة على توليد النمو على نحو تراكمى فمساوئ الإدارة فى أى موقع تتبدى فى الجنوح إلى تفضيل أنشطة دون مراعاة لأهميتها النسبية ودون مبررات إقتصادية واضحة . فالأصل فى هيئات الموانئ أنها جهات تخطيط وتنسيق وتسويق وترويج المشروعات والأنشطة التى تدخل فى صميم أعمال الموانى الخاضعة لمهامها الإشرافية والإدارية . هيئات الموانى فى الموانئ المصرية التى تنظر إلى هذه المسلمات التى لا تقبل الجدل من منظار أنها جهات سيادية مهيمنة وليس شريكاً متساوياً مع شركاء تتجاوز أهميتهم الإقتصادية أهمية دورها الخدمى. وعوضاً عن المبادرة بتولى حلول المشكلات تعتبر أن ما يحدث فى نطاق الميناء أموراً تقع فى قارة أخرى. لأن العقيدة التى فى كثير من المواقف تتحول إلى عقدة هى أن الحصاد الجبائى يسبق فى المرتبة الحصاد التنموى وهذه نظرة محدودة أفق الرؤية ينبغى أن يطالها التصحيح والتصويب.

صناعة خدمات الموانى لا تتعاطى مع الحلول الوسطى التى تنتج من المشكلات أكثر مما توجد من الحلول. فهذه الصناعة الإستراتيچية الضخمة ينبغى أن يكون كل شئ فيها كبيراً. ففى ميناء الفجيرة على سبيل المثال تزود شركات الوقود السفن بنحو من 800 ألف طن إلى مليون طن شهرياً بما قيمته قرابة 1.5 مليار دولار فى العام (أرقام 2002) كما تحول هذا الميناء إلى مركز لتمويل السفن بقطع الغيار والتموينات والمياه وأطقم البحارة. وتفضل كثير من خطوط السفن التزود بهذه الأشياء من الميناء لأن إحتياجاتها تقدم لها بأساليب تتوافر لها السهولة والراحة وموافقة الأغراض دون أى تعقيدات على أى مستوى.فكل شئ يسير بسلاسة ودون أى تعقيدات بيروقراطية. فالموانئ المتقدمة لا تقبل نظم تشغيلها إلا العمليات والأعمال ذات الطابع الإحترافى . ذلك ما جعل عدداً من الموانى من حولنا تتسابق نحو الحصول على شهادات الأيزو التى تثبت الجدارة فى تداول الحاويات والبضائع العامة وإصلاح وصيانة السفن وأداء الخدمات ونظم الإجراءات الجمركية. ومؤخراً فرضت الموانئ مدونة التأمين والسلامة (ISPS) التى تؤهلها للإنسلاك فى مجموعة

الموانى العالمية المحققة لإشتراطات المستويات المعترف بها دولياً. فى الموانئ كما فى غيرها من القطاعات الإقتصادية فإن النمو يعنى إتساع توظيف الأصول المادية والتكنولوچية إلى جانب رؤوس الأموال البشرية. وفى كل الأحوال فإن الموانئ المصرية ينبغى أن تدمج فى البنية التحتية للنقل الدولى ونظمه الحديثة التى تبقى على إستدامة سيولة وتتابع حراك البضائع والسلع والبشر فى حال تنامى وتوسع. وتعد صناعة اللوجستيات البحرية هى المنسق الرئيسى الذى يحقق التكامل ما بين جميع الموانئ المصرية والموانئ العالمية فى هذا الصدد. فهذه الصناعة هى التى جعلت زمن تداول حاوية لا يستغرق سوى ثانية ونصف فى ميناء هونج كونج.

على جبهة الصناعات المينائية ما هى الأسباب التى دفعت مصر إلى موقع متأخر بينما أخذت بيد كوريا الجنوبية إلى الصفوف الأولى للدول التى تملك أحدث وأكبر ترسانات بناء السفن برغم أننا كنا حتى نهاية ستينيات القرن الماضى نتفوق عليها فى هذه الصناعة. هذه القضية فى حد ذاتها لابد أن يعهد بإعادة دراستها إلى هيئة خبراء إختصاصيين ليحددوا سبل إستفادة هذه الصناعة المحتضرة لحيويتها وقدرتها على أن تكون مكوناً من مكونات الناتج القومى. فدولة مثل النرويج بها سبعون ترسانة لبناء السفن والصين وهى دولة تصنف فى عداد الدول النامية يأتى ترتيبها الثانية بعد اليابان وحصتها الدولية من هذه الصناعة تبلغ 10.4%. وتأتى كوريا الجنوبية فى المرتبة الثالثة بعد اليابان والصين. ومن المتناقضات اللافتة للإهتمام أن تترك ترسانة لبناء السفن مملوكة للقطاع الخاص فى جنوب ميناء بورسعيد تذوى وتوشك أن تضمحل دون أن يباكر أحد من المسئولين سواء على المستوى المحلى أو المستوى المركزى بإتخاذ التدابير اللازمة لإنتشالها من وهدة التفكك برغم أنها تجاهد للبقاء والإستمرار. حيث تقوم بصناعة اليخوت والوحدات العائمة لبعض دول الخليج وبعض الدول الأوروبية. وتعتبر أكاديمية تطبيقية لفنون صناعة السفن تخرجت فيها أجيال من الصناع ذوى المهارة العالية. إنها توشك أن تغرق مخلفة وراءها فراغاً كبيراً فى مجال الصناعات المينائية ذات الثقل الإقتصادى. ويعد إلقاء طوق النجاة لها مهمة قومية تستأهل أن تتضافر الجهود للقيام بها.

صناعة أخرى مهمة تدخل فى صميم صناعة الخدمات وهى صناعة إدارة السفن من خلال مراكز فى موانينا فهذه الصناعة ذات أبعاد عالمية وهى تعتمد على الأداء البشرى وليس على المعدات والآلات. فالموانئ المصرية فى عمومها مع تفاوتات يسيرة فى النسبة تقع جميعها فى بؤرة شبكة المواصلات والإتصالات الدولية. هذه الصناعة تحتاج إلى خدمات أخرى معاونة مثل الخدمات القانونية والمحاسبية والمصرفية. كما تحتاج إلى منح مقرات قانونية للمكاتب والشركات التى تمتهن هذه المهنة. ويستلزم ذلك أيضاً أن يتحول عدد من موانينا الهامة إلى مواقع لتسجيل السفن ومنحها حقوق رفع العلم المصرى حتى تتردد على موانينا لتتزود بالبحارة والمؤن والوقود والمستلزمات مما يزيد من حجم تدفقات العملات الأجنبية إلى ميزان المدفوعات. بالإضافة إلى ذلك فإن السفن التى سترفع العلم المصرى ستسدد مبالغ مالية على هيئة ضرائب ورسوم خدمات. هذه السفن ستقوم أيضاً بإجراء عمليات الإصلاح والصيانة فى الأحواض العائمة فى موانينا بما ينشأ عن ذلك من زيادة الكفاءة الفنية والتكنولوچية لهذه الأحواض وكذلك زيادة أعداد اليد العاملة الماهرة ونصف الماهرة. وسيؤدى تحول بعض موانينا إلى مواقع دولية وشركات ومكاتب مديرى السفن ومشغليها وملاكها إلى إمكان تحول مصر إلى مركز للمؤتمرات والندوات والمعارض فهذه المؤتمرات والمعارض لها أهمية بالغة لمديرى أو مشغلى وملاك السفن الذين سيلتقون فى مثل هذه المناسبات بممثلين لجميع أنشطة النقل البحرى والملاحة والخدمات أثناء زيارتهم للموانئ المصرية كما أنها ستقدم فرصاً مماثلة للمشتغلين فى أجهزة الإعلام للحديث عن هذه الموانئ فى وسائل الإعلام العالمية. المستقبل يبدأ الأن والتنمية والتطور هما خطتان متوازيتان للإلتحاق بهذا المستقبل. فعقارب الساعة تتحرك دائماً إلى الأمام.

إرتفاع عائدات قناة السويس خلال عام 2004

صرح السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن قناة السويس حققت خلال الفترة من يناير وحتى ديسمبر **2004** أعلى إيراد سنوى فى تاريخها منذ إفتتاحها للملاحة فى عام **1869** بلغ **3.087** مليار دولار مقابل **2.607** مليار دولار دخل القناة فى العام الماضى **2003** - كما بلغ إجمالى عدد السفن المارة خلال عام **2004** [**16911** سفينة] حمولتها الصافية **621** مليون طن.

كما حققت القناة خلال شهر ديسمبر **2004** أعلى إيراد لها وبلغ **297** مليون دولار، وهو أعلى إيراد شهرى منذ إفتتاح القناة.




وسبق أن أعلنت الهيئة خلال شهر نوفمبر **2004** بأنها حققت إيراد شهرى بلغ **270** مليون دولار، وذلك من خلال الجهود الكبيرة التى تبذلها الإدارة المصرية بالقناة لدعم الإقتصاد المصرى من خلال زيادة إيرادات القناة..



عقدت **شعبة خدمات النقل الدولى** برئاسة السيد اللواء محمود السماك تحت إشراف لجنة التدريب والتدريب العملى برئاسة السيد المهندس مدحت القاضى سكرتير عام الشعبة دورة تدريبية متخصصة تحت عنوان "SHIP CHARTRING AND CHARTER PARTIES" بمعرفة السيد الأستاذ عبد الله على فهيم المحاضر بمعهد النقل الدولى واللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى وتضمنت ما يلى :

* تعريف وخصائص السوق الملاحى
* تعريف الوسيط الملاحى "السمسار" من ناحية وظائفه وأنواع السماسرة الملاحيين ومراكز سمسرة السفن ومبررات الإستعانة بالوسيط الملاحى.
* توازن العرض والطلب وأسعار النولون وما يحتويه من نموذج للسوق الملاحى والطلب على خدمات النقل البحرى وعرض خدمات النقل البحرى وآلية سوق النولون.
* تأجير السفن كأسلوب من أساليب تشغيل السفن الجوالة وأنواع مشارطات الإيجار ومراحل عملية التأجير ودراسة

الشروط الرئيسية لعقود الإستئجار الآتية :

- رحلة چنكون	GENCON 94	لفترة زمنية	NYPE 93
- لسفن عارية "بدون طاقم"	BARECON 2001	عقود النقل	C.O.A

وقد عقدت هذه الدورة أيام الثلاثاء والأربعاء الموافق 9 , 8 فبراير 2005 بالإسكندرية وحضرها ثلاثون فرد من 20 شركة شحن أعضاء بالشعبة وسوف تقام بالقاهرة أيام الأربعاء والخميس الموافق 3 , 2 مارس 2005

محطات وأخبار

مشروعات تكنولوجيا المعلومات في مصر

تم في القرية الذكية بمصر توقيع إتفاقية المشاركة بين الحكومة المصرية وشركة مايكروسوفت العالمية، وذلك بهدف إقامة مشروعات مشتركة لخدمة المبادرات القومية في مجال تكنولوجيا المعلومات، ومنها التعليم الإلكتروني، ونشر المدارس الذكية، ومبادرات حاسب لكل بيت، والإنترنت المجاني فائق السرعة، ومشروعات الحكومة الإلكترونية في مصر. وقد قام بيل جيتس صاحب الشركة، بإفتتاح مركز تابع لشركته بالقرية الذكية بغرض توفير خدمات عملائها باللغات العربية والأسبانية والإيطالية والفرنسية في أوروبا ودول الشرق الأوسط وأفريقيا، كما إفتتح بيل أيضاً مركز الإبداع التكنولوجي التابع للشركة، ومركز التميز للحكومة الإلكترونية.

الطرق الدولية والمشرق العربي

عصام شرف

تم الإحتفال بتركيب أول لوحة تعريف الدول الأسكوا لتنفيذ إتفاقية الطرق الدولية للمشرق العربي، وقد صرح الدكتور عصام شرف وزير النقل بأن عصرنا الحالي يتطلب الوجود في التكتلات الإقتصادية الإقليمية، وأن وجود شبكة موحدة للنقل بين دول المنطقة ستؤدي إلى تيسير التجارة البينية وزيادة التفاعل الإقتصادي للمنطقة، وأن إنضمام مصر لشبكة الطرق الدولية سيخدم حركة التنمية الزراعية وبالتالي تصدير المنتجات المصرية بجانب تشجيع الحركة السياحية وتنمية البنية الأساسية لوسائل النقل المختلفة، وسهولة نقل البضائع والأفراد بين دول المجموعة.

إستراتيجية متكاملة للنقل في مصر

نظمت الجمعية العمومية العربية للنقل برئاسة المهندس أحمد شوقي ندوة تأمين سلامة النقل في مصر حيث تم مناقشة 17 بحثاً عن مشكلات النقل الجوي والبحري والبري، وطالبت الندوة بمواجهة إرتفاع معدلات مخاطر النقل عن طريق وضع خطة إستراتيجية متكاملة للنقل على المستوى القومي تأخذ في الحسبان الإمكانيات المتاحة للمجتمع، والإهتمام بالعنصر البشري في النقل وتدريبه وإعداده بشكل جيد حتى يتم تفادي كوارث الطرق في كل وسائل النقل، وطالبت الندوة بإعادة النظر في إستخدام وسائل النقل في مصر.

شركات الشحن والتفريغ (الجزء السادس)

أسس العمليات المادية للشحن والتفريغ وأهميتها

بقلم: عبد الحميد مرسي عنبر

محام بالنقض والدستورية العليا باحث وإستشاري النقل البحري والجوي



إذا كنا قد تناولنا معدلات الشحن والتفريغ الصحيحة - فيما سبق - فإن ما يترتب عليها من أهمية عملية من توفير الوقت وحسن الأداء للعمل داخل الميناء فإن عامل الطاقة الإستيعابية للميناء لا يجب أن يغيب عن تقديرنا لمعدلات السحب العالية التي تمت من بعض شركات القطاع الخاص التي يتوافر لديها القدرات والإمكانيات الفنية والتقنية العالية لأن المعامل الفني في النهاية ليس قدرة إحدى الشركات على سحب بضاعة من سفينة معينة في زمن قياسي، وإنما مدى قدرة الميناء على الإستيعاب الكامل بكامل طاقتها في حالة الطوارئ أو حالات التكدس بما يُمكن الميناء من السحب وخروج البضاعة بذات السهولة واليسر لتوافر الإمكانيات لديها على جميع الأرصفة في تناغم كامل مع الأجهزة الرقابية داخل الميناء بحيث يتم السحب والإفراج عن كافة البضائع على جميع الأرصفة في ذات الزمن القياسي الذي تتمتع به السفينة التي تكالبت عليها شركة واحدة بكافة إمكانياتها في زمن قليل فالمعدلات العالمية لا تخرج من شركة ولكن تخرج من هيئة. فنقول أن ميناء قام بتحقيق معدل تفريغ أو شحن كذا في وقت كذا وعند التفصيل نجد أن الذي قام بذلك شركة أو عدة شركات منافسة تلك هي تفاصيل العمل داخل الميناء والمحافظة على أدائها ليس من قبل الحكومة ولكن من قبل الشركات العاملة في كنفها.

على أن معدلات الأداء للشحن والتفريغ هو نتاج جميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها وهو مضمون نص المادة ١٤٨ من القانون البحري حين تناول تعريف المقاول البحري بأنه هو الذي يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها وبالتالي كلما حقق المقاول البحري أعلى معدل للتفريغ أو الشحن فمعنى ذلك أنه حقق العمليات المادية التي يقوم بها، وأنه نجح في أداء تلك العمليات، صحيح أن القانون لا يتطرق إلى بيان الخطوات العملية، لأنه يسعى إلى بيان النتيجة النهائية التي يقوم على أساسها تحديد المسئولية القانونية للطرف الذي أخطأ في تحقيق تلك النتيجة وبيان الضرر الذي أصاب المجني عليه والعلاقة السببية بينها وهي أركان المسئولية سواء التعاقدية أو التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية.

لذلك فإن العمليات المادية ذات منهج لم يحاول أحد - إلا فيما ندر - أن يقتحمها رغم أهميتها الدقيقة في تحديد خصائص العمل وبالتالي مسئوليات الأفراد وتناولها البعض في عجالة نرى أنه اليوم لابد أن نوضحها في ظل المتغيرات التي طرأت في مجال اللوجستيات خلال العقدين الأخيرين.

العمليات المادية:

مقدمة: تناول البعض العمليات المادية وإعتبارها واقعة مادية يقصد بها الشحن والرص والتستيف وفك البضاعة والتفريغ والنقل.

حيث عرف الشحن بأنه رفع البضاعة من الرصيف إلى ظهر السفينة فإذا كانت البضاعة تقف بجانب السفينة على الرصيف فإن البضاعة يتم شحنها بواسطة رافعات السفينة أو رافعات الرصيف أو بواسطة رافعات عائمة أو بواسطة أنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول أو إذا كانت البضاعة صب كالحبوب فإنها تصب في السفينة مباشرة بواسطة أقماع كل ذلك أشكال من العمليات المادية للشحن، وإذا كانت العمليات المادية تشمل تلك الأسس والقواعد التي ذكرها البعض إلا أنها لم تعد اليوم هي الضابط الأساسي للعمليات المادية التي قصدها البعض بعد أن أدخل عليها قواعد اللوجستيات الحديثة ووفقاً للبرامج الحديثة التي سوف نتناولها حتى تمكنا من وضع الضوابط السليمة لإحتساب المعامل الفني لمعدلات التفريغ أو الشحن بعد أن تغيرت خلال العقدين السابقين وما زلنا حتى الآن نتناول أساليب الشحن والتفريغ البدائية في العديد من المؤلفات البحرية - للأسف الشديد - ولا نتعامل مع الأنظمة الحديثة ومفهومها، لذلك لابد إبتداءاً أن نتوسع فيما سبق كتابته من عمليات مادية لنرى عن كثب الفارق وهو ما سوف نوضحه في الأعداد القادمة بإذن الله.

***

ندوة ودورة تدريب عملي:

الجوانب التجارية والقانونية في حجز الفراغات ومشارطات إيجار السفن

بناء على طلب بعض الوكلاء الملاحيين وشركات الإستيراد والتصدير تقرر تنظيم ندوة ودورة تدريب لمدة أربع أيام عن الجوانب التجارية والعملية والجانب القانوني في حجز الفراغات ومشارطات إيجار السفن وذلك بقاعة المؤتمرات الرئيسية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بميامي في الفترة من يوم الأحد الموافق ١٣ إلى ١٦ مارس ٢٠٠٥ في الفترة المسائية يشارك في الندوة:

الأستاذ/ عبد الله فهيم الخبير والمحاضر بالأكاديمية العربية للنقل البحري ورئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للملاحة البحرية الأسبق.

الأستاذة/ زينب بيومي الخبيرة ورئيس قطاع التأجير بالشركة المصرية للملاحة البحرية

الأستاذ الدكتور/ صلاح المقدم المحامي بالنقض والمحكم التجاري البحري الدولي

الأستاذ/ عبد الحميد مرسي عنبر المحامي بالنقض وعضو الجمعيات البحرية

الأستاذ الدكتور/ عاطف الفقي المحامي والأستاذ بكلية الحقوق جامعة المنوفية ورسالة الدكتوراه المتميزة عن التحكيم البحري

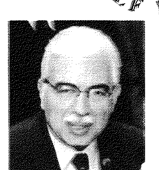
الحجز والإستعلام: مكتب الأستاذ/ عبد الحميد مرسي عنبر: تليفون وفاكس/ ٥٩٢.٩٣٤ محمول: ٠١٠٥٤٣٧٣٨٢.



GULF BADR

شركة جلف بدر

الأستاذ/ أحمد حلمى بدر



والأستاذ/ بهاء حلمى

والدكتور/ محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

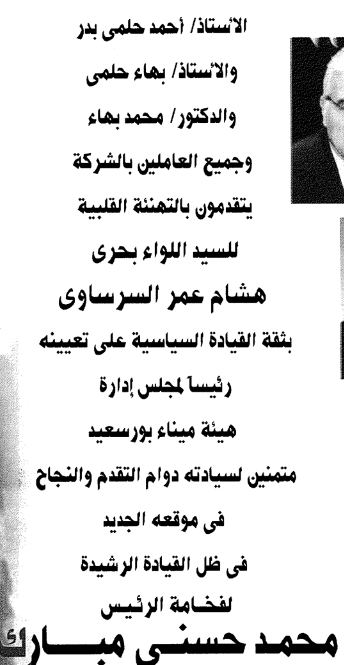


هشام عمر السرساوى

بثقة القيادة السياسية على تعيينه

رئيساً لمجلس إدارة

هيئة ميناء بورسعيد





متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح

فى موقعه الجديد

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



رئيس جمهورية مصر العربية

وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى





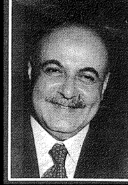


شركة النيل للنقل البرى

شركة مساهمة مصرية

تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١





محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة
والعضو المنتدب

★ وشعار الشركة أداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.

المركز الرئيسى
:الإسكندرية - البر القبلى ترعة المحمودية - النزهة
ت: ٣٨١٥٢٠٠ / ٣٨١٥٤٤٦ فاكس: ٣٨١٦٢٦٦ ص.ب ٤٨٦ رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة
الإسكندرية
ت:٤٢٧٤٤٥٧-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت:٢٥٤٢٣٠٣-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت::٢٤٢١٧٥٤-٢٤٢٠٥٨١
لقاهرة
ت:٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت:٢٢١٨١١-٣٣١٥٤٩

مكاتب الشركة
القاهرة:١٦٥ شارع محمد فريد
ت:٣٩٠٥٩١٤
جمرك الإسكندرية
ت:٤٨٠٨١٢٨
طنطا
ت ٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت:٢١٦٠٩١ - ٢١٤٣٨١
سحة الدخيلة
ت ٤٣٠٢٣٤٦٦٥٠١

★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حاليا ٩٥٪ من الاسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالانشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولا: فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانيا: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكَنَاتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.



ثالثا: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بإنخفاض مفاجىء فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/٢٠٠٠، ٢٠٠٠/٢٠٠١، ٢٠٠١/٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيان	٩٩/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٢
الأصول طويل الأجل	٢٥٩٩٨	٢٦٥٦٩	٢٧١٤٧
الأصول المتداولة	٢٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
الالتزامات المتداولة	١٥٧٤٠	١٤٨٨٨	١٧٩٥١
إجمالى المال المستثمر	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦٠

قائمة الدخل

القيمة بالألف جنيه

البيان	٩٩/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٢
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٧٥٢١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٥١١٦)	(٢٥٢٧٥)	(٢٢٧١١)
صافى الربح النهائى	٢٤٠٥	١٩٠٣	٢٠٦٢

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات التخزينية.

الإجتماع السابع لمذكرة تفاهم رقابة دولة الميناء لدول جنوب وشرق البحر المتوسط

The Seven th Committe for the Mediterranean Memorundam of Understanding on Port State Control

إعداد / مريم السيد

قامت الأمانة العامة لرقابة دول البحر المتوسط على الموانى بعقد إجتماعها السابع فى مدينة الإسكندرية فى الفترة من 31 يناير إلى 2 فبراير 2005 ليناقش ما تم فى المجتمع العالمى من تطوير لتأمين الملاحة البحرية وتأكيد إستبعاد السفن دون المستوى من دخول موانى مذكرة البحر المتوسط ويتابع ما دار فى ورشة العمل التى أقامتها وكان جدول أعمال الإجتماع حافلاً بالموضوعات الحيوية المتنوعة والمتعلقة مباشرة بتطوير وتفعيل نظام الرقابة فى منطقة البحر المتوسط وقد بدأ بكلمة السيد الوزير الذى شرح فيها تطور النشاط البحرى فى مصر من القدم ليكون الآن منظومة متكاملة لعناصر النقل البحرى وذلك فى صورة إتفاقيات وصكوك دولية ملزمة شملت السفينة والميناء والعنصر البشرى لتحقيق شعار المنظمة البحرية الدولية IMO للقرن الحادى والعشرين وهى ملاحة آمن وبحار نظيفة من خلال إنشاء محطة فى مدخل خليج العقبة VTS وكذلك إنشاء محطات لخدمة ومراقبة وتتبع السفن (VTMS) فى خليج السويس وشرم الشيخ وغيرها من المراكز ونوه عن الجهد الذى تبذله الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى فى تخريج الكوادر البحرية وإعتماد مصر ضمن القائمة البيضاء التى تعتمد شهادتها وفقاً لاتفاقية STCW95.

وأنه من دواعى سروره أن تكون الإسكندرية بمصر مقراً لسكرتارية مذكرة تفاهم رقابة دول الميناء لدول جنوب وشرق البحر المتوسط.

وترأس الإجتماع السيد لينوفلسالو من جمهورية مالطا حضر الإجتماع ممثلين من جميع دول مذكرة التفاهم (البحر المتوسط) تركيا - مالطا - قبرص - مصر - الأردن - المغرب - الجزائر. وحضر ممثلين من مذكرة الرياض لدول الخليج العربية وخفر السواحل الأمريكية (ومذكرة أبوجا لوسط وشرق أفريقيا ومذكرة البحر الأسود بالإضافة إلى ممثل ملاك ناقلات النفط وقد إشتمل برنامج الإجتماع الذى إستمر ثلاثة أيام على الموضوعات التالية:

أولاً : متابعة القرارات الصادرة من الإجتماع السادس للجنة والعوامل المتبعة لإختيار السفن المراد تفتيشها والبت فى قضايا وإجراءات حجز السفن وحق ملاك السفن فى الإستئناف وإمكانية فرض رسوم على السفن التى يتم تفتيشها للمرة الثانية وتبادل المعلومات فيما بين مذكرات التفاهم الإقليمى للآخرين. وعن التعاون بين مذكرات دول العالم الأخر وإمكانية الإنضمام إلى مذكرة (باريس) بصفة عضو مشارك أو مراقب.

ثانياً: ميزانية السكرتارية (الأمانة العامة) فى هذا الإطار تم مناقشة ميزانية السكرتارية للعامين (2003-2004) والحسابات المرفقة بالإضافة إلى ميزانية السكرتارية لعام **2005**.

ثالثاً: مركز المعلومات:
الجدير بالذكر أنه قد تم إختيار المملكة المغربية لتكون موقع مركز المعلومات والذى يقوم بمثابة مخزن لكافة المعلومات الفنية الواردة ضمن تقرير المفتش من كل دولة عضو فى المذكرة كما أنه تم الإنتهاء من المراحل الأخيرة من تجهيز المركز وسيتم تشغيله بصفة تجريبية فى نهاية الأسبوع الأول من شهر مارس **2005** وفى هذا الخصوص فقد تم مناقشة ميزانية المركز المستقبلية.

رابعاً: مناقشة التقارير الواردة من أنظمة التفتيش والرقابة للدول الأعضاء.

خامساً: التطرق للبرامج التدريبية اللازمة لضباط التفتيش والرقابة ودعم هذه البرامج فى كافة أشكالها وذلك لإعداد ضباط مدربين وبمستوى كفء وفق ما ورد فى قرار المنظمة البحرية الدولية رقم A.787(19)

سادساً: انتخاب الرئيس والسكرتير العام وفى هذا الخصوص فقد تم إعادة إنتخاب السيد **«لينوفلسالو»** من جمهورية مالطا ليكون رئيساً للجنة مذكرة التفاهم لفترة ثلاث إجتماعات قادمة كما تم تعيين السيد اللواء **فؤاد شيرين القاضى** ليحل محل اللواء **هانى حسنى** كأمين عام لمذكرة التفاهم لرقابة دول البحر المتوسط.



صندوق AIG للبنية التحتية الأفريقى (Fund / AAIF)
AIG African Infrastructure FUND)
يستثمر
فى شركة تنمية ميناء السخنة (SPDC)
SOKHNA PORT DEVELOPMENT COMPANY


الربان أسامة الشريف وبجواره السيد السفير / فرانك ويزنر

فى إطار جذب الإستثمارات الأجنبية لميناء السخنة تم توقيع إتفاقية مشاركة بين صندوق AIG البنية التحتية الأفريقى AIG African Infrastructure Fund (Fund/ AAIF) وبين شركة تنمية ميناء السخنة SPDC.

وقد وقع الإتفاقية كل من الربان **أسامة الشريف** رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة والعضو المنتدب والسيد السفير **فرانك ويزنر** السفير الأمريكى السابق بمصر ونائب رئيس مجلس إدارة صندوق دعم البنية الأساسية بإفريقيا عن لصندوق AIG.

وتعد مجموعة AIG الأمريكية المستثمر الرئيسى والراعى الأول للصندوق ومن المستثمرين الآخرين المؤسسة المالية الدولية (IFC) وبنك التنمية الأفريقى ومصرف جنوب أفريقيا للتنمية ورابطة مستثمرى التنمية المالية الأوربية بقيادة Proparco وبنك الإستثمار الأوروبى ElPaso Energy International).

يعتبر الصندوق أكبر صندوق خاص للأسهم يستثمر فى أفريقيا وهو رائد فى مجال التنمية للإستثمارات الخاصة بخدمات البنية التحتية فى أفريقيا وهذا خامس أكبر صندوق دعم لشركة AIG خصص للأسواق الصاعدة وهذا يعزز إلتزام شركة AIG بالتنمية المستمرة وذلك لتقوية وجودها بهذه الأسواق وأكد السفير فرانك ويزنر فى المؤتمر الصحفى الذى عقد بمقر شركة تنمية ميناء السخنة أن هناك ثقة كبيرة فى مستقبل مصر الواعد وأهمية الدور المصرى فى قيادة التقدم والنمو بالمنطقة وقال أن لديه إقتناع قوى بأهمية العلاقات المصرية الأمريكية وأن تعمل مصر وأمريكا معاً ودائماً وأكد أنه لمس مدى التقدم فى الإقتصاد المصرى وإنفتاحه على العالم مشيراً إلى أن مشروع ميناء السخنة الذى يمثل نقطة تحول مهمة لإستثمار مصر تجارياً وأشاد بالنمو المتواصل للقطاع الخاص المصرى ووجود مشروعات عملاقة يديرها القطاع الخاص فى مختلف المجالات.

وأعلن السيد السفير فرانك ويزنر أن AIG والصندوق محظوظون للإتحاد مع شركة تنمية ميناء السخنة (SPDC) وأن الصندوق يهنئ الربان أسامة الشريف


صورة تذكارية يتوسطها الربان أسامة الشريف والسيد السفير فرانك ويزنر





ميناء السخنة

برؤيته وقدرته لخلق ميناء بأفضل التقنية والأجهزة والأمن ونوعية الخدمات. هذا الميناء فى شمال السخنة وعلى خليج السويس هو نتيجة مبادرة شراكة خاصة عامة ناجحة بين الحكومة المصرية والكابتن أسامة وهذا الميناء هو أول ميناء بحرى خاص فى مصر وأحد القلائل فى أفريقيا وموقع الميناء جاذب للتجارة المتزايدة بين مصر والشرق الأقصى وبشكل خاص الصين والهند ويقوم ميناء السخنة بتقديم خدماته بنجاح لعدد من أكبر شركات الشحن فى العالم ويضيف أجهزة حديثة بإستمرار لتلبية مطلب العملاء.



الصندوق كمساهم عالمى سيوسع قاعدة مساهمى شركة تنمية ميناء السخنة SPDC وكان للميناء تأثير إيجابى على التنمية الإجتماعية فى منطقة السخنة.

وشركة AIG تؤمن بأنه بقيادة الربان أسامة الشريف سيستمر هذا التأثير لعدة سنوات قادمة وسيجذب شركات دولية أخرى إلى المنطقة.

كما أعلن الربان أسامة الشريف فى المؤتمر الصحفى أن الميناء سيبدأ فى إقامة أول مشروع إستثمارى داخل الميناء هذا العام بإستثمارات مصرية سعودية أجنبية فى مجال تصنيع السكر بإستثمارات 105 مليون دولار.

وجارى الإتفاق على مشروعين للماغنسيوم ومادة الترنتيم التى تستخرج الغاز الطبيعى بإستثمارات أجنبية تصل إلى مليار دولار مشيراً إلى أن ميناء السخنة لا يقتصر على أعمال النقل البحرى رغم النجاح فى جذب 5 خطوط عالمية لنقل البضائع والحاويات وإنما تجاوز ذلك بجذب الإستثمارات الأجنبية داخل الميناء والمنطقة شمال غرب خليج السويس كمنطقة إقتصادية خاصة واعدة توليها الحكومة إهتماماً خاصاً حيث من المتوقع جذب إستثمارات خلال الـ6 سنوات القادمة تقدر بمليارى دولار وتوفير فرص عمل تصل إلى 20ألف فرصة وإنه من المخطط أن تحقق المنطقة عائداً لموارد الدولة يصل إلى 4.6 مليار دولار حتى عام 2020 .

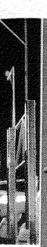
كما أعلن أسامة الشريف أن الميناء قد إنتهى من إنشاء وتشغيل أول معمل عالمى لفحص الرسائل والبضائع والأغذية بتكلفة قدرها 45 مليون جنيه ليكون مركزاً عالمياً للفحوصات ليس لأعمال الميناء فقط وإنما أيضاً للجهات الدولية بدول المنطقة .وصرح تشارلز بلو المدير الإقليمى لمجموعة شركات AIG أن المجموعة بدأت تعزيز عملياتها الإستثمارية فى مصر من خلال أنواع مميزات جديدة لسوق التأمين لخدمة العائلات المصرية ومنح تخفيضات لها من خلال برنامج حماية الأسرة للحصول على منافع تأمينية تصل إلى 90 ألف جنيه بسعر يقل عن جنيه واحد اليوم بالإضافة إلى منح خصومات تصل إلى 15٪ لوثيقة التأمين على المساكن و 25٪ على وثيقة حماية الأسرة حتى نهاية الشهر المقبل لزيادة تفعيل الإستثمار فى هذا المجال بمصر حيث أن الشركة لديها 50 مليون عميل فى 130 دولة وأصولها 678 مليار دولار.



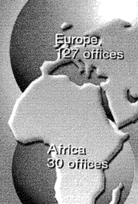
المؤتمر الصحفى



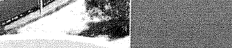














Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

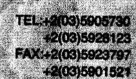
PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.





17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5926123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt





شركتنا :-

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري بنظام الموانى الجافة.
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الأداء المستمر والكفاءة العالية.
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدني لضمان سلامة مصالح عملائها.

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة.
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى.
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير.
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة.
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة.
- بها مجمع جمركي متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : اول طريق مدينه برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣) موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ

الموانئ البحرية : التحديات وآفاق المستقبل

تغطية
ميادة محمود - صفاء القلاوى
مريم السيد - ياسمين عبد المجيد



تحت رعاية معالى الأستاذ الدكتور عصام شرف وزير النقل المصرى وبتنظيم من معهد تدريب الموانئ بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى تم إقامة الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ البحرية تحت عنوان "الموانئ البحرية : التحديات وآفاق المستقبل فى الفترة من 20 إلى 22 فبراير 2005 بالإسكندرية حضر جلسه الإفتتاح اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى واللواء محمود فهمى وزير النقل الأسبق ، وسعادة الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس والدكتور حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانى. ورأس الجلسة دكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ورئيس اللجنة التنفيذية للمعهد ورئيس المؤتمر

بدأت الجلسة بكلمة الدكتور حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانى فتحدث عن التحديات التى تواجه صناعة الموانى حالياً من حيث حركة التجارة العالمية وإتساع نطاق المنافسة العالمية

وأشار إلى الدور الهام للمعهد فى تدريب الكوادر والعاملين بالموانى فى جميع المستويات الإدارية، ومن هنا تأتى أهمية إلقاء الضوء على سلسلة الندوات والمؤتمرات التى يعقدها المعهد وفى مقدمتها ندوة اليوم التى تعقد على مدار (6) جلسات يعرض من خلالها (20) بحث علمى وتطبيقى يقدمها ممثلى (7) دول هى : "مصر - فلسطين - نيجيريا - أمريكا - بريطانيا - اليونان - إيطاليا"

تتناول هذه الأبحاث عدة قضايا عالمية وعربية تخص النقل البحرى ، الأنشطة اللوجستية ، الموانى والملاحة البحرية ، السلاسة والسلامة فى الموانى، والتوجهات البيئية الحديثة

وقد تحدث عن البعد الإجتماعى والتنمية البشرية كأهم عنصر من عناصر العملية التدريبية وفى هذا الإطار قدم المعهد (35 ألف) فرصة تدريب، و(60) دورة تدريبية لعدد 300 متدرب من شباب الخريجين.

ويواصل المعهد مسيرته بإتخاذ خطوات واسعة لتحقيق أهدافه التدريبية وفقاً للمواصفات العالمية مستخدماً أفضل الأساليب الحديثة إعتماداً على أسلوب (التغذية المرتدة أو العكسية) من الشركات لمعرفة مدى فاعلية البرامج التدريبية التى يقدمها.

وفى النهاية قدم سيادته جزيل الشكر لقطاع النقل البحرى والشركة القابضة للنقل البرى والبحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ، شركة الإسكندرية لتداول الحاويات ، شركة دمياط لتداول الحاويات وشكر خاص للمشاركين بالأوراق البحثية وجميع الحضور وتمنيات خالصة بإقامة طيبة وندوة مثمرة.

ثم ألقى د. جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية كلمة قال فيها أننا نواجه تحديات كبيرة فى العالم والمنطقة العربية فى مجال تطوير الموانئ البحرية التى تعد الشريان الأساسى للنقل البحرى.

اللواء شيرين حسن يلقى كلمة وزير النقل



اللواء محمود عبد الرحمن فهمى واللواء شيرين حسن والفريق تامر عبد العليم والفريق أحمد فاضل يفتتحون المعرض المصاحب للندوة بقص الشريط



وفى الآونة الأخيرة حدث تغير كبير فى الأنماط والوسائل فتحولت الموانئ إلى الفكر الإلكترونى وقد واكبت مصر هذه التحولات والمستجدات.

والجدير بالذكر أنه خلال الخمس سنوات القادمة سيتحول المعهد من مجرد معهد تقليدى إلى معهد قادر على إعداد الموارد البشرية للموانى الإلكترونية وقد أقيم المعهد منذ 21 سنة لتقديم رسالة تدريبية وتنموية ممتدة.

وفى النهاية حيا الفريق أحمد فاضل لنجاحه فى رئاسة هيئة قناة السويس ومواجهة التحديات العالمية فى مجال النقل البحرى بما يدعم الإقتصاد الوطنى.

ثم جاءت كلمة د. عصام شرف وزير النقل المصرى ألقاها نيابة عنه اللواء/شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى

وقال فيها أن ندوة هذا العام تناولت المفهوم العصرى لمعايير كفاءة الميناء وتأكيد جودة الأداء والتى تقع مسئوليتها على مجتمع الميناء ككل بجانب إدارات الموانئ وهيئة السلامة البحرية لأن جودة أداء الشركات العاملة داخل الميناء والشركات المشغلة للمحطات المختلفة هو جزء أساسى ومكمل لمنظومة الأداء داخل الموانئ.

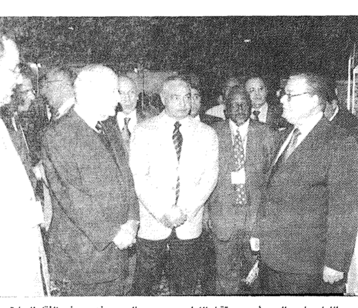
وبالمفهوم الجديد للنقل البحرى كأحد حلقات سلسلة النقل متعدد الوسائط وبالمفهوم الأشمل اللوجستى - وبمفهوم أن الموانى هى منافذ عبور لتحقيق قيمة مضافة وهى ليست مخازن ومستودعات . وبأهمية موقع مصر الجغرافى شهدت الموانى المصرية تطوير فى بنيتها الأساسية طبقاً لخطط شامل لجميع الموانى المصرية، وقد بلغت الخطة الإستشارية الخمسية 2002- 2007 حوالى (2) مليار جنيه مصرى .

وحققت الخطة الإستشارية التوسع الأفقى للموانى من خلال إنشاء موانى جديدة (السخنة - شرق بورسعيد)

وبلغت طاقات محطات الحاويات (2.3) مليون حاوية مكافئة سنوياً، إلى جانب عدد (67) ميناء تخصص (تعدينى - صيد - بترولى - سياحى) وتطوير أداء الموانى رأسياً من خلال تحسين معدلات الأداء ومعدلات تداول البضائع بما يتفق مع المعدلات العالمية لإستغلال الخطط الإستثمارية الحالية للوصول بطاقة الموانى الرئيسية إلى (190) مليون طن بضائع عام 2010 وبما يتمشى مع الزيادة المتوقعة فى حجم تجارة مصر الخارجية وفى تجارة الترانزيت وتطبيق التجارة الإلكترونية بالموانى المصرية. وتتجه سياسة وزارة النقل نحو التوسع فى إنشاء أرصفة تخصصية بمشاركة القطاع الخاص وعلى سبيل المثال محطة تسييل وتصديق الغاز الطبيعى بدمياط وأرصفة المواد البترولية بميناء الدخيلة وأرصفة الغلال والأسمنت بدمياط والإسكندرية وكذلك التوسع فى الموانى التخصصية مثل ميناء إدكو الجديد بإستثمارات حوالى (10) مليار جنيه. وجارى دراسة إنشاء ميناء جديد جنوب مرسى علم لتصدير الفلسبار. ولم تغفل وزارة النقل أهمية مطابقة الموانى المصرية للمتطلبات الدولية المعنية بالسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث من خلال تطوير المنائر الضوئية، وزيادة المنائر اللاسلكية وتشغيل وتطوير عمل محطات مراقبة حركة السفن التجارية VTS لتأمين الملاحة فى خليج السويس ومدخل خليج العقبة، وإنشاء مراكز البحث والإنقاذ SAR وكان لابد من تفعيل دور رقابة دولة العلم من خلال تعديل دور ومهام مصلحة الموانى والمنائر وصدور قرار رئيس الجمهورية رقم (399) لسنة 2004 بتحويلها إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وتم التعاقد بالفعل على محطات إستقبال AIS للموانى المصرية وصلت أمس الأول إلى مطار القاهرة.

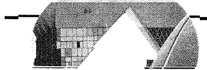
وبإعتبار النقل البحرى منظومة متكاملة كان لابد من تشجيع القطاع الخاص نحو الأستثمار فى تملك السفن خاصة سفن مغذيات مصرية مع الإتجاه لتشجيع السفن الوطنية على تنفيذ النقل الساحلى والخدمات البحرية غير الساحلية والتوجيه نحو التوسع للإستثمار فى الأنشطة المختلفة وتشمل شركات شحن وتفريغ، ساحات، صوامع، ثلاجات، صناعات قيمة مضافة فى ظهير الموانى، بناء وإصلاح السفن، تنمية شركات لوجستيات وغيرها بالإستثمار المصرى العربى المشترك. ولا شك أن هذه الندوة سوف تدعم المجهودات لتطوير الموانى المصرية من خلال الأوراق البحثية على المستوى العربى والشرق أوسطى والأفريقى وقد قامت وزارة النقل بدعم معهد تدريب الموانئ لإستكمال منشآته من قاعات للتدريب والدراسة وإنشاء مجمع الورش بالتعاون التام مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وهو أعرق صرح أكاديمى بحرى عربى أفريقى، كما تعد وزارة النقل دراسة لوضع معايير للعمالة البحرية فى الموانى وذلك تمشياً مع الإتجاهات العالمية وتوصيات الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNC-TAD ومنظمة العمل الدولية ILO ودعماً لقدرات الموانى المصرية مما يصنفها ضمن أجيال الموانى الحديثة ويضمن نقل الخبرة بين الأجيال ويحقق الإستثمار الأهم وهو الإستثمار فى الموارد البشرية. وقد توقع سيادته أن تقدم الندوة الجديد فى تشغيل الموانى وأن تلقى الضوء على المستجدات العالمية فى منظومة عمل الموانى إستكمالاً لما قدمته هذه الندوة على مدى 20 عاماً سابقه من أفكار ومقترحات، وتمنى سيادته نجاح الندوة وأن تسفر عن توصيات عملية قابلة للتطبيق تسهم فى زيادة كفاءة أداء وفاعلية الموانى .

وقد اقيم على هامش الندوة المعرض الثالث عشر للمعدات والخدمات البحرية لكبار الشركات العربية والأجنبية.



اللواء عاصم السيد أحمد يستقبل اللواء محمود عبد الرحمن فهمى وزير النقل السابق والفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس أمام جناح شركة تنمية ميناء السخنة فى المعرض المصاحب للندوة





أخبار الهرم الرابع

مكتبة الإسكندرية اغلقت قاعات القراءة لمدة اربعة ايام

أعلنت مكتبة الإسكندرية أنه نظرا لاعمال الصيانة لقاعة القراء الكبرى بها وقاعات القراءة بالمكتبات المتخصصة، قامت المكتبة بغلق قاعات القراءة لمدة أربعة أيام وذلك فى الفترة من الجمعة 25 وحتى الإثنين 28 فبراير، على أن تستمر المكتبة فى إستقبال الزوار الراغبين فى مشاهدة المكتبة والمتاحف والمعارض الملحقة بها بالإضافة إلى الزوار الراغبين فى زيارة القبة السماوية.

"المكتبات المدرسية لأجل مجتمع خلاق" فى محاضرة بمكتبة الإسكندرية

نظمت مكتبة الإسكندرية محاضرة بعنوان "المكتبات المدرسية لأجل مجتمع خلاق" ألقاها الدكتور **بيتر نالينجر** أستاذ بجامعة **كوبلتر لانداو** الألمانية. دارت المحاضرة حول أهمية الدور الذى تلعبه المكتبات فى التنشئة الإجتماعية والعملية التعليمية، وضرورة أن تجمع المكتبات بين التوافق مع الأنظمة التعليمية التى تتبعها وخدمة القارئ والمتعلم داخل المجتمع الواحد.



مكتبة الإسكندرية تطلق موقعها الإلكترونى باللغة الفرنسية

أعلنت مكتبة الإسكندرية عن إطلاق موقعها الإلكترونى باللغة الفرنسية ويشتمل الموقع على تعريف بكافة أقسام المكتبة والمراكز البحثية والمتاحف والمعارض التابعة لها بالإضافة إلى أخر الأخبار والأنشطة الخاصة بالمكتبة.

الحفاظ على الميناء الشرقية وتراث الإسكندرية بمكتبة الإسكندرية

حول "كيفية الحفاظ على الميناء الشرقية وتراث الإسكندرية الحضارى" عقدت مكتبة الإسكندرية ندوة تحدث فيها الأستاذ الدكتور/ **مصطفى العبادى** أستاذ الآثار اليونانية والرومانية بكلية الآداب جامعة الإسكندرية، حضرها لفيف من المفكرين والمثقفين وقيادات مكتبة الإسكندرية.

يأتى هذا النشاط فى إطار سلسلة الندوات والمحاضرات التثقيفية التى تنظمها جمعية أصدقاء مكتبة الإسكندرية.

"التحنيط فى مصر القديمة" فى محاضرة بمكتبة الإسكندرية

نظم مركز الخطوط بمكتبة الإسكندرية محاضرة للدكتور/ **عبد الحليم نور الدين** عميد كلية الآثار بجامعة القاهرة فرع الفيوم ومدير مركز الخطوط بالمكتبة، ورئيس هيئة الآثار المصرية الأسبق. تحدث فيها حول "التحنيط فى مصر القديمة" كواحد من أهم إنجازات الإنسان المصرى القديم، والذى أشار إلى إيمان المصرى القديم بحياة ما بعد الموت، والتى دفعته للحفاظ على الجسد حتى تتمكن الروح من أن تدب فيه والذى يعد فى نفس الوقت تعبيراً عن القدرة الطبية والتشريحية للمصرى القديم الذى نجح فى أن يحافظ على الصورة الكاملة للجسد.

إستعرض الدكتور/ **نور الدين** خلال المحاضرة محاولات المصريين القدماء للحفاظ على الجسد والتى بدأت مع الأسرة الأولى من خلال الإهتمام بالدفن ووضع الجسد فى تابوت محكم وفى مقبرة محكمة، ثم قام الدكتور/ **نور الدين** بعرض كيفية إستخراج الأحشاء حتى لا يفسد الجسد، ثم تجفيفها ولفها بلفائف من الكتان، ووضع أقنعة على الوجه للحفاظ عليه.

ما بين الحلم والحقيقة

بقلم / نادية البدرى

الجزء الثانى

لا شك أن الولايات المتحدة - مثلها فى ذلك كمثل أى دولة أخرى - من حقها أن تحافظ على أمنها، ولكن تسلط الهاجس الأمنى كإفراز لأحداث ١١ سبتمبر سواء أن كان الهاجس حقيقياً أم مصطنعاً قد يؤدى فى النهاية لتدمير مصالحها القومية فى علاقاتها مع الأطراف العالمية الأخرى . بمختلف مستوياتها وأهميتها النسبية. وعند ذلك تذكرت قولاً للبروفيسور مارك تراكتنبرج أستاذ التاريخ بجامعة بنسيلفانيا "إن دور الإستراتيجية هو تحديد هوية المحرض الحقيقى للحرب والإعتداء . وكيفية التعامل معه دون تجاهل للمصادر الحقيقية للتحريض" وهذا ما لم تحاوله أمريكا أصلاً ولا يبدو أنها تريد أن تحاوله.

توقفت عن الكتابة حيث تناهى إلى سمعى الـ BBC يرد أعلمتم الآن ما هى تلك الشجرة التى أخفت الغابة؟ أن أبو القاسم الشابى ذلك الشاعر التونسى الذى ملأ الآفاق بشعره الناعم الرقيق والحماسى المدفق الذى يلهب المشاعر ... لقد سيطر على سماء الشعر فى تونس طوال حياته وإمتدت سيطرته لتغطى من فى حقبتى الستينيات والسبعينيات من القرن الماضى وإمتدت قليلاً لما بعدها. تداعى لهذه الكلمات الجرح العميق الدامى فى قلبى - والمقارنة مع الفارق - إنها أمريكا مرة أخرى التى تقدم لنا شجرة الديمقراطية الوارفة التى لا يسكنها سوى العقبان لتخفى بها غابة التوحش الكائنة فى عقبانها ومخالبهم الذى ما عاد مخلب قط وإنما تضخم ليصبح مخلب العنقاء.

كان علىّ أن أهدأ قليلاً وفى التنمية البشرية مقولة معروفة .... إذا ما شعر الإنسان بالإحباط فعليه أن يبحث عما يريد؟ وكيف يمكنه تحقيقه؟... ماذا أريد؟

وقفز إلى ذهنى على الفور قول الشاعر العربى :

أنا إمرؤ عربى العلا نسبى
فى أى أرض أرى عربا أرى وطنى

يالروعة ما تشعرنى به هذه الكلمات من مشاعر وإنطلقت أحلم " العروبة عندنا - نحن العرب - ليست نزعة عرقية أو عنصرية، بل هى أفق حضارى ، ورباط ثقافى ، وآمال وطموح ومصير مشترك"

- أين قرأت هذه الكلمات لا أذكر ولكنى إستشعرتها - حتى أن الحلم ينعش الإنسان ولكن يجب أن نعتد بالواقع حيث أن مناط الإعتداد و ... والصراع بينهما يولد إختلالاً يدفع الإنسان للبحث عن التوازن ... الإنسان" هو الألف والباء هكذا قال المسيح عليه السلام ، فالإنسان هو خليفة الله فى الأرض كما جاء فى القرآن الكريم "وهو الذى جعلكم خلائف الأرض" الأنعام (١٦٥)، "وإذا قال ربك للملائكة إنى جاعل فى الأرض خليفة " البقرة (٣٠) أى أن الإنسان هو المنوط به إذكاء الحياه فى الأرض والمحافظة عليها طاهرة نقية عطاء بإذن الله تعالى.

أما التوازن فى مقولة للثائر الفنزويلى بوليفار "عليه أن يكون عالماً متوازناً ولكى يكون متوازناً يلزم أن تسود قيم الحرية والمساواة والعدالة ... ولا يتسنى ذلك إلا بوجود الأنداد ولا يتأتى فى ظل السيولة الحالية للنظام الدولى إلا بتكوين التكتلات ونراها تنتشر حولنا من أوروبا إلى شرق آسيا إلى أمريكا اللاتينية .. أين نحن ؟ موقع جغرافى عبقرى كما قال مؤرخنا العتيد جمال حمدان ملئ بالموارد من ٦٠٪ من إحتياطى بترول العالم يدر أموالاً طائلة إلى عديد من المعادن وملايين الأفدنة الصالحة للزراعة وموارد بشرية مهيئة بأعداد وفيرة، وكما قيل أراضى السودان + عمالة مصرية + تمويل خليجى= سلسلة غذاء العرب

لقد أصبح ما يجمعنا الآن هو الحصن الوحيد الباقى الذى يجب أن نتحصن به من أجل الدفاع عن ذواتنا ومصيرنا بعد أن تداعيت علينا القوى قريبها وبعيدها وإذا لم يكن لنا تأثيرنا الفاعل فلن نجد لنا موطئ قدم فى هذا العالم الذى سادته شريعة الغاب.

وإسترخيت رأيتنا وقد تجمعنا على قاعدة للتفاهم لبنائها كل ما هو مشترك ومتوافق عليه وإن قل ... لم لا ... قد صدق النوايا ... بدأنا مرحلة التكامل رغم كل المصاعب والعقبات ولم تكن كثيرة ولا معضلة فقد صدقت النوايا ... وجمعنا قوانا الذاتية للحفاظ على بلادنا ومواردنا من العدوان ، وقد أيقنا أن تعاوننا مع بعضنا البعض هو الضمان الوحيد لبقائنا فلن يردع التهديدات إلا أن نكون أقوياء وإتفقنا على أنه لا يمكن اللجوء إلى قوى خارجية لتحمينا!! " قوى خارجية لتحمينا!! أليست أصل البلاء!!" ووجدناها يقيناً فى مقدورنا ... فكيف لا نكون نحن مصدر الردع ... الفاعلون بغير معين غير الله سبحانه وتعالى لم لا لقد صدقت النوايا وقديماً قال الشاعر العربى:

كونوا جميعاً يا بنى إذا إقتضى
خطب ولا تفرقوا أحاداً
تأبى الرياح إذا إجتمعن تكثراً
وإذا إفترقن تكسرت أفراد

وإستفقت إنه الحلم مرة أخرى ... فهل يتحقق وهو لم يكد يلامس أطراف الشمس قبل أن تطبق عليها حلكة الليل؟

***

أخبار من فوق السحاب

طائرات إيرباص

تلقت شركة إيرباص خلال العام الجارى طلبات لشراء 370 طائرة جديدة تبلغ قيمتها 34 مليار دولار، وقد صرح نوبل فورجار رئيس الشركة بأنها سوف تسلم عدداً يتراوح بين 350 و360 طائرة خلال هذا العام.

خطة لإنقاذ الجوية السويسرية

قررت الخطوط الجوية السويسرية الإستغناء عن ألف عامل بالشركة خلال السبعة عشر شهراً المقبلة، وأعلنت أنها سوف تلغى ١٥٪ من خطوطها، وذلك كمرحلة ثانية من خطتها لتوفير ٢٥٠ مليون دولار سنوياً ولإنقاذ الشركة من الإفلاس.

أحدث جهاز سيميليتور

تسلمت مصر للطيران أحدث جهاز سيميليتور للطيران التمثيلى، وقد صرح الكابتن محمد الدسوقى رئيس قطاع التدريب بالشركة بأنه بوصول هذا الجهاز الحديث وتشغيله تكتمل منظومة التدريب للطيارين على جميع طرازات عائلة (إيرباص).

تشغيل مشترك مصرى خليجى

بدأت مصر للطيران وطيران الخليج تطبيق التشغيل المشترك بين القاهرة والإسكندرية، وكل من مسقط وأبو ظبى والعين والبحرين بنظام المشاركة بالرمز، وقد صرح محمد منير رئيس قطاع الشئون التجارية بمصر للطيران أن هذا التشغيل يعتبر أولى ثمار التعاون الإستراتيجى الموقع بين الشركتين، والذى سيتيح لعملائهما الإستفادة من الفراغات المتاحة على رحلاتهما، وتأمل الشركتان أن يستمر هذا التعاون فى تقديم خدمة مميزة للعملاء، ورفع معدلات الإشغال على رحلاتهما، وبالتالى تنمية حركة التجارة بين الدول التى شملها الإتفاق.

أرباح طيران أبو ظبى

أعلنت شركة طيران أبو ظبى إرتفاع صافى أرباحها فى العام الماضى بنسبة 60.2٪ لتصل إلى 84 مليون درهم مما أدى إلى إرتفاع العائد السنوى للسهم فيها من 2.78 درهم عام 2003 إلى 4.46 درهم، وكانت الشركة قد أضافت طائرتين من طراز «بيل 212» مما أدى إلى تنشيط رحلاتها خارج الإمارات.

مشروع ميكنة العمل بالمصرية

تعاقدت شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية مع شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية مع شركة مصر للطيران للتكنولوچيا على تنفيذ مشروع ميكنة العمل بالشركة، ويبدأ تنفيذ هذا المشروع بمطار القاهرة كمرحلة أولى أول مارس الجارى، ويستغرق 19 شهراً، وتصل تكلفته إلى 7 ملايين جنيه. ويحقق هذا المشروع الإتصال الدائم بين عناصر الشركة، والسيطرة الكاملة على أنشطتها فى جميع المواقع، وربط المطارات البعيدة ومحطات الخدمات الأرضية ببعضها، وربطها مع الشركة الأم بجانب تقليل الوقت المستهلك فى تأدية وإنهاء جميع إجراءات الخدمات الأرضية .

مطار الدوحة الجديد

بدأت شركة قطر للجرف والحفريات العمل فى المشروع الخاص بمطار الدوحة الجديد الذى من المنتظر أن يتم العمل فيه خلال 24 شهراً، وتتعدى تكلفة المطار المليار ريال قطرى.

الفلسطينية تعيد تشغيل رحلاتها

قررت هيئة الطيران المدنى بالسلطة الفلسطينية إعادة تشغيل رحلاتها الجوية بين مطارى العريش المصرى وعمان الأردنى لنقل الفلسطينيين العاملين والمقيمين بالخارج من وإلى مناطق السلطة الفلسطينية عبر ميناء رفح البحرى، وذلك بواقع رحلتين أسبوعياً.

شعبة خدمات النقل الدولى
وصناعة المعارض وأهميتها فى زيادة التجارة الخارجية
والنقل البرى عنصر من عناصر الإمداد والتموين



عقدت شعبة خدمات النقل الدولى تحت إشراف لجنة التدريب والتدريب العملى برئاسة السيد المهندس/ مدحت القاضى سكرتير عام الشعبة ورشة عمل متخصصة تحت عنوان "صناعة المعارض وأهميتها فى زيادة التجارة الخارجية" ودورة عمل أخرى تحت عنوان "النقل البرى عنصر من عناصر الإمداد والتموين".

اللواء/ مازن نديم يقوم بالشرح

وقد قام السيد الدكتور/ مجدى الزكى رئيس مجلس إدارة شركة أوفر سيز للخدمات الدولية بإلقاء ورشة العمل الأولى وتضمنت:-
- فكرة عامة عن المعارض الدولية وكيفية الإشتراك بها.
- المعارض كوسيلة للتسويق وأثرها فى التبادل التجارى.
- خدمات شحن المعارض وأهميتها فى نجاح المعارض.
- إجراءات وطرق إدخال المعروضات والإفراج عنها.

ثم قام السيد اللواء/ مازن نديم نائب رئيس مجلس إدارة الشعبة بإلقاء ورشة العمل الثانية وتضمنت:-
- مقدمة عامة عن النقل.
- النقل البرى ومقوماته الثلاثة وهم:
  * السيارات. * البنية التحتية.
  * العمليات.
- الشروط اللازمة للتحميل ووسائل الأمان.
- تعريف الطرود الشاذة.
- أنواع السيارات المستخدمة فى نقل الطرود الشاذة.
- طريقة تحديد عملية النقل للمشروعات الكبرى.

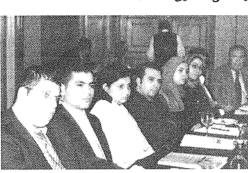
وتم عقد هذه الورشة فى كل من الإسكندرية والقاهرة وحضرها عدد كبير من الشركات الأعضاء بالشعبة كما حضرها عدد من الطلبة بقسم النقل الدولى.

وهذا القسم نتاج إتفاق الشعبة مع إدارة مشروع مبارك كول للتعليم الثنائى وهو موجود بمدرسة طلعت حرب بالإسكندرية ومدرسة النيل التجارية بالقاهرة.

وكان التفكير فى إنشاء ذلك القسم إنطلاقاً من إيمان الشعبة بالحاجة الماسة والملحة لإيجاد جيل جديد يعمل بمجالات النقل المتعددة بشركات الشحن والنقل الدولى الأعضاء بالشعبة والتى يزيد عدد أعضائها عن 230 شركة على مستوى الجمهورية وكذلك لما كانت صناعة النقل الدولى تمثل أحد روافد الدخل القومى لما تمثله من شريان حيوى يربط مصر بالعالم الخارجى بحكم موقعها الجغرافى المتميز على خريطة العالم.

وتعتمد الدراسة فى هذا القسم على التعليم المزدوج حيث يقضى الطالب نصف الأسبوع الدراسى بالمدرسة والنصف الآخر فى التدريب العملى بشركات الشحن الدولى.

ويقضى الطالب فترة التدريب بالشركات طوال أيام الصيف دون إنقطاع حتى يمارس أعمال النقل الدولى ويمكنه أن يعمل بصفة دائمة بالشركة فى حال إثبات كفاءته وقدراته.



جانب من السادة الحضور

وتقوم الشعبة بتنظيم رحلات علمية لمختلف الموانى المصرية الحديثة للطلاب وأعضاء هيئة التدريس للإطلاع على المستجدات الخاصة بالنقل الدولى.

والجدير بالذكر أن فروع ومناهج وأنشطة النقل الدولى النظرى والعملى هى:

التسويق - اللوجيستيات - التأمين - المعارض - الوارد - الصادر - الإتفاقات الدولية - Inco - Terms - مستندات الشحن.



إتحاد نهر النيل ونهر السين للإحتفال بحدث "فرنساً تعرض فى القاهرة"

BITF
UBIFRANCE

مساء الأربعاء 2 فبراير، وخلال إحتفال أقيم فى المركز الثقافى الفرنسى فى القاهرة، قام السيد جان كلود كوسران السفير الفرنسى لدى جمهورية مصر العربية بإطلاق مشروع "فرنسا تعرض فى القاهرة" وذلك بحضور شركة Publicis. Graphics منظمة هذا المعرض، وجمعية الأعمال الفرنسية - المصرية الشريك فى هذا الحدث. حضر الإحتفال حوالى150. شخصاً تمثلوا بشكل رئيسى بعدد كبير من الصحفيين من وسائل الإعلام المكتوبة والمرئية، إضافة إلى مسئولين عن شركات فرنسية قائمة فى مصر ومؤسسات ذات علاقة تجارية مع فرنسا، ولقد كان الحضور كل من وزير السياحة المصرى السيد/ أحمد المغربى، ومحافظ القاهرة إلى حفلة الإستقبال التى تلت عرض البرنامج شرفاً كبيراً.

يهدف هذا الحفل الذى سيجرى من 19 إلى 22 أيار/مايو 2005 فى الجزيرة فى حى الزمالك إلى تعريف الجمهور على المنتجات والخدمات الفرنسية وتعزيز صورة فرنسا فى مصر، وكذلك السماح لمؤسسات غير متواجدة فى مصر بتقديم منتجاتها إلى جمهور كبير. ذلك فى إطار فاتن على ضفاف النيل سيحول الشوارع إلى واجهات فرنسية ضمن أجواء تمزج الشق التجارى بالنشاطات الثقافية والفنية والترفيهية المميزة.

أصر السفير الفرنسى فى خطابه الإفتتاحى على الترحيب بحدث "عليه أن يكون فرصة لحوار وللقاء بين فرنسا بمختلف أوجهها والشعب المصرى مساهماً بالتالى فى إحياء العلاقات الفرنسية المصرية وفى جلب فرص الشراكة فى مجالات مختلفة"، مشدداً فى سياق كلامه على الإستقبال الحار وحماس السلطات المصرية وعلى ملاحظاتهم التى تتخذ دائماً طابعاً بناءاً ولقد شكر "Publicis. Graphics" على تنظيمها هذا الحدث.

قبل تقديم عرض مفصل سمعى بصرى للحدث أعلن رئيس مجلس إدارة شركة "Publicis. Graphics" السيد مصطفى أسعد أن حدث "فرنسا تعرض فى القاهرة" يشهد على العلاقات الفرنسية المصرية الممتازة وعلى الثقة والصداقة التى تكنها فرنسا لمصر، مستطرداً بلمحة عن برنامج الحدث.

خلال مداخلته جدد رئيس جمعية الأعمال الفرنسية المصرية دعم الجمعية للشركة المنظمة لهذا الحدث، متمنياً "أن يكلل هذا الحفل بالنجاح ويتمكن بالتالى أن يساهم بتنمية حجم التبادل التجارى بين فرنسا ومصر وبتعزيز الروابط القائمة بين البلدين".

الذكرى المئوية لوفاة الكاتب المسرحى النرويجى الشهير هنريك إبسن

متابعة/ مروة عبد الغفار

تحتضن وزارة السياحة المصرية إحتفالية الذكرى المئوية لوفاة الكاتب المسرحى النرويجى الشهير/ هنريك إبسن فى منطقة الأهرامات بالجيزة لجذب أكبر عدد من السائحين لزيارة هذه المنطقة السياحية المصرية وقد تم عقد إجتماعاً حضره احمد المغربى وزير السياحة المصرى كما حضره أيضاً سفير النرويج فى القاهرة. وذلك للتشاور ومناقشة هذا الحدث الثقافى الكبير الذى سيقام فى مصر عام 2006 كما حضر الإعلان ممثلو جمعية إبسن ومدير أوبرا أوسلو ومنظمة مسرحية إبسن فى مصر وطلبوا أن يتم تنظيم المسرحية فى منطقة الأهرامات حيث تتضمن أحداثها حوار بين البطل وابو الهول وعبروا عن رغبتهم فى أن يكون الحدث تحت رعاية السيدة سوزان مبارك وبحضور ملكات النرويج والدانمارك والسويد.

وإقترح منظمو المسرحية أن تتعاقب مسرحية إبسن وأوبرا عايدة حيث سيرغب الآلاف من عشاق الأوبرا فى حضور هذه المسرحية.

وقد أعرب وزير السياحة عن إهتمامه بهذا الحدث موضحاً أن وزارة السياحة على إستعداد لتقديم التسهيلات الممكنة.

وسوف يتم التنسيق مع وزارة الثقافة العمل على إخراج هذا العمل فى أبهى صورة مما يعتبر إنعكاساً واضحاً لصور التعاون بين وزارتى السياحة والثقافة وأضاف المغربى أن تنظيم هذا الحدث يشكل دعاية مؤثرة للمقصد السياحى المصرى.

حيث سيتم تغطيته إعلامياً عن طريق العديد من وسائل الإعلام العالمية كما أنه يؤكد قدرة مصر على إستضافة مثل هذه الأحداث الثقافية الهامة.

والتى تجذب العديد من السائحين من جميع أنحاء العالم ومما هو جدير بالذكر أن الكاتب المسرحى النرويجى **هنريك إبسن** من أشهر الكتاب المسرحيين ويحتل المرتبة الثانية من حيث الأهمية والشهرة بعد الكاتب العالمى **شكسبير**.

نبذة عن الكاتب الشهير:

توفى **هنريك إبسن** فى عام 1906 عن عمر يناهز 78 عاماً، وقد جمع فى زمانه بين فن المسرح وقرض الشعر وكان من أعماله المسرحية العديدة بيت الدمية والشباح وعدو المجتمع وهيداجابلر وملهاة الحب والمطالبة بالعرش وكان لهذه الأعمال تأثيرها الفنى العميق فى أجيال شتى من كاتبى الدراما المسرحية فى أوروبا.

السائحون الإيطاليون أعلى فئات إنفاق

فى لقاء مع السفير الإيطالى **أنطونيو بادى** عبر وزير السياحة **أحمد المغربى** بإعتزازه بالعلاقات المختارة بين الجانبين المصرى والإيطالى وتحتل إيطاليا مرتبة رفيعة على قائمة الدول المصدرة للسياحة إلى مصر خلال العام الأسبق والنصف الأول من العام المنعدم إحتلت إيطاليا المرتبة الأولى. وأضاف المغربى أنه مهتم برفع مستويات الجودة أسوة بالدول السياحية الكبرى وتوفير المادة الإعلانية المقروءة والمرئية عن المنتج المصرى لخدمة السائح الإيطالى، كما تطرق المغربى إلى فرص زيادة الإستثمار وخاصة بمنطقة الساحل الشمالى الغربى لمصر، وذكر **أنطونيو بادى** أنه قد تم فى هذا الإطار توقيع إتفاقية مدتها عامين بين هيئة تنشيط السياحة وشركة إيطالية لجذب المزيد من الإستثمارات الإيطالية لمصر، وقال السفير أن منطقة العلمين الشهيرة تعتبر من الأماكن السياحية التى تسترعى إنتباه السائح بصفة عامة والإيطالية بصفة خاصة كما إقترح أن يتم بناء نصب تذكارى لتخليد ذكرى معركة العلمين وقد أشاد المغربى بهذا الإقتراح مشيراً إلى إمكانية بحث مشاركة كل من ألمانيا وإنجلترا فى إقامة هذا النصب التاريخى.

ترويج السياحة المقيمة فى مصر

يبدو أن مشكلة عدم تكرار السائح زيارته لمصر فى طريقها للإختفاء بعد قرار وزير السياحة المصرية إنتهاج أسلوب جديد فى الترويج للمقاصد السياحية وذلك من خلال الترويج للسياحة المقيمة كنمط جديد على السياحة المصرية للتغلب على مشكلة عدم تكرار السائح زيارته لمصر. وكانت الدراسات السياحية التى قامت بها بعض الشركات المنوط لها الترويج للسياحة المصرية حول العالم قد كفت عن عدم رغبة السياح الذين زاروا مصر خلال الأعوام الماضية فى تكرار الزيارة مما دفع وزارة السياحة المصرية إلى تشجيع السياحة المقيمة كأسلوب جديد للترويج السياحى يضمن تكرار زيارة السائح للمقصد السياحى المصرى.

وسيساعد الترويج للسياحة المقيمة على التنمية السريعة والمتميزة للساحل الشمالى فى مصر خاصة منطقة مرسى مطروح والتى توليها الدولة إهتماماً كبيراً فى الفترة الحالية لما تتمتع به من مقومات سياحية طبيعية فريدة مثل المناخ المعتدل على مدار العام ومياه البحر النقية، هذا بالإضافة إلى وجود مطارين بهذه المنطقة وهما مطار مطروح ومطار العلمين.

ويقول أحمد المغربى وزير السياحة أن مصر تروج حالياً للإستثمار فى نمط سياحى جديد هو - السياحة المقيمة - التى تعتمد على وجود مسكن دائم للسائح يشجعه على العودة بإستمرار إلى مصر.

وأوضح المغربى أن الوزارة تشجع هذا النمط من الإسكان السياحى وتشجع السائحين على إقتناء مساكن خاصة بهم فى منطقتى الساحل الشمالى والبحر الأحمر.

وأضاف المغربى «أن هناك العديد من الأماكن المتاحة للإستثمار السياحى فى مصر مثل ساحل البحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء ومنطقة الساحل الشمالى التى تعتبر واحدة من أهم المناطق الواعدة سياحياً بمصر والتى توليها الدولة إهتماماً خاصاً حتى يتسنى مشروعات سياحية متميزة.

كما أن منطقة الساحل الشمالى تمتلك العديد من المقومات الطبيعية التى تؤهلها لمنافسة المنتجعات العالمية علاوة على إمكانية تضمين سياحة السفارى لواحة سيوة.

الجدير بالذكر أن هذا النمط السياحى الجديد - السياحة المقيمة - الذى تروج له مصر الآن متبع فى معظم دول العالم ويعود إليه الفضل فى نسبة كبيرة من أعداد السائحين الوافدين لتلك الدول ومنها على سبيل المثال أسبانيا التى تعتمد 90% من السياحة الوافدة إليها على هذا المفهوم.

***



بوابات البحر المتوسط الثلاثة

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى

"باسم الأمة .. تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية"
جمال عبد الناصر

الجزء الثانى

محاولتان لمد أجل الإمتياز

إستبقاء لها وتشبثا بها قامت الشركة العالمية لقناة السويس البحرية The Compagnie Universelle du canal Maritime de seuz بمحاولتان لمد أجل الإمتياز

* المحاولة الأولى فى عهد الخديوى عباس الثانى (1892 -1914) حيث قدمت الشركة مشروع إتفاقية مقترح مكون من 11 مادة لمد إمتياز الشركة لمدة أربعون عاماً وحتى 31 ديسمبر 2008 كان قد أعده اللورد أدوارد جراى وزير خارجية إنجلترا وقام مجلس النظار (الوزراء) برئاسة الخديوى **عباس الثانى** فى جلسته المنعقدة بتاريخ 27 يناير 1910 باستبعاده موضحا أنه يمكن قبوله بشرط إدخال تعديلات عليه ثم صرف النظر عنه نهائياً فى 17 أكتوبر 1910 بعد قيام إبراهيم الوردانى فى 20 فبراير 1910 باغتيال **بطرس غالى** باشا رئيس الوزراء المصرى الذى وافق على طلب مد الإمتياز وأرسله لمجلس شورى النواب للتصديق عليه.

* المحاولة الثانية فى عهد الرئيس **جمال عبد الناصر** (1952 - 1970) الذى رفض مقابلة مسيو **فرانسوا شارل رو** رئيس مجلس إدارة الشركة فأرسل الأخير رسالة تتضمن إقتراحا تم نقلها خلال زيارتين رسميتين للقاهرة قاما بهما **كريستين بينو** وزير خارجية فرنسا فى 14 مارس 1956 وداج هم شولد الأمين العام للأمم المتحدة فى 2 مايو 1956 ويتلخص الإقتراح فى بحث إمكان مد أجل الإمتياز بعد عام 1968 لأربعون سنة أو الإتفاق على حصول الشركة من الحكومة المصرية على عقد إدراة وتشغيل الشركة لنفس المدة تحت ذريعة إستكمال مشروعات تطوير وتعميق وتوسيع القناة لإستقبال سفن ذات حمولات أكثر ولضمان إستيراد الأموال التى سيتم إنفاقها على هذه المشروعات ولم يكن الرئيس عبد الناصر على إستعداد لسماع أى تفسير أو تبرير ويقول محمد حسنين هيكل فى كتابه "ملفات السويس"

رفض الرئيس عبد الناصر مناقشة الفكرة من أساسها موضحا أن المصريين جميعاً ينتظرون موعد إنتهاء الإمتياز فى 16 نوفمبر 1968 بصبر نافذ ومشيراً إلى أن فكرة قيام الشركة بإدارة القناة نيابة عن مصر بعد إنتهاء عقد الإمتياز موضوع غير منطقى أو معقول"

وأحس الإثنان بينو وهمرشولد - كل على حدة - أنه لا جدوى من الإلحاح وقد يكون من الأنسب ترك الموقف لمناسبته.

إستراتيجية الشركة لمرحلة ما بعد إنتهاء أجل الإمتياز

تؤكد مجموعة الوثائق الرسمية الخاصة بالشركة العالمية لقناة السويس البحرية التى تم الحصول عليها - فيما بعد التأميم - أنه بعد رفض تمديد أجل الإمتياز كان عليهم أن يرتبوا أوراقهم على ضوء ما جرى حيث أصبحت إمكانية التمديد إن لم تكن مستحيلة فهى صعبة إلى درجة الإستحالة وكان هناك إتجاهين:

1- الإتجاه إلى تدويل القناة فى اليوم التالى لإنتهاء أجل الإمتياز لإدارتها وقد عبر عن هذا الإتجاه **فرانسوا شارل رو** رئيس مجلس إدارة الشركة حينما أدلى بتصريح صحفى قال فيه: تتحمل شركة القناة مسئوليات خاصة تجاه جماعة من الشعوب لها مصلحة فى القناة وتتحمل مسئوليات محددة بالنسبة للإقتصاد العالمى وهو ما يعطيها شخصية متميزة لا يمكن إنكارها ويستحيل التعرض لها وعندما ينتهى إمتياز القناة فى 1968 سوف يصبح تشكيل لجنة دولية لإدارتها تحت إشراف الأمم المتحدة ضرورة دولية!!" ويؤكد عدم نية الشركة لتسليم القناة انها قدمت فى مارس 1955 للبنك الدولى مجموعة من الدراسات والمشروعات المستفيضة وطالبت البنك بتقديم قرض لتمويلها!!

2- الإتجاه إلى إتخاذ عدة أشكال مميزة ترتبط بجملة من الأهداف والمقاصد تؤدى إلى عدم تمكن الإدارة المصرية المستقبلية عام 1968 من إدارة المرفق أو تشغيله دون موازرة فى النواحى الفنية الدقيقة وحتى تعانى مشقة كبيرة فى إدارتها وفى مقدمتها:

* إستهلاك كل الإمكانيات البشرية والمادية قبل إنتهاء أجل الإمتياز
* تسليم الشركة للحكومة المصرية بينما كل الفنيين فى الطريق إلى المعاش
* تسليم معظم الوحدات البحرية (كراكات. لنشات قطر وإرشاد، معدات ... إلخ) والأجهزة والورش متعطلة ومستهلكة.
* تخفيض رسوم العبور وزيادة المصروفات للإضرار بمصالح مصر الإقتصادية
* الإحتفاظ بكل وثائق وأوراق ومستندات وأصول المشروعات والأعمال فى مقر الشركة الرئيسى فى باريس.
* الإعتماد فى عمليات الصيانة والتشغيل على مقاولين أجانب وتأجير الوحدات البحرية الأجنبية لعمليات التطهير والصيانة والرباط والأنوار الكلشفة.
* تحديد إختصاصات المصريين فى وظائف ذات نشاط ثانوى بدون إختصاصات أو سحب الإختصاصات وإسنادها للأجانب أو فى وظائف غير فنية لا أهمية لها فى إدارة المرفق مستقبلا.
* عدم تدريب الكوادر المصرية التى يمكن إستخدامها مستقبلاً فى الإدارات والأقسام المختلفة بالشركة.
* عدم ضخ دماء مصرية جديدة بأفكار جديدة وقدرات جديدة حتى يمكن - فيما بعد - إستكمال ما تم إنجازه وتصحيح المسار فى ما لم يتم إنجازه.

ولمن لا يعرف - ومن المؤكد أن الكثيرون لا يعرفون - فقد قامت إدارة التعبئة بقيادة العميد **أمين الشريف** وبمساعدة وإشتراك أجهزة أخرى بعمل تحريات بالغة السرية خلال عامى 1954 و1955 وبناء على تكليف من مجلس قيادة الثورة عن شركة القناة إستعداداً لإستلام المرفق ومعداته وإدارته بعد إنتهاء الإمتياز عام 1968 - أى بعد 12 سنة وقدمت للرئيس **جمال عبد الناصر** فى 12 سبتمبر 1955 مذكرة (55 صفحة فولوسكاب) إستعرضت فيها كل أقسام الشركة وأماكنها الحساسة فى مصر وخططها وأفكارها المستقبلية للإضرار بمصلحة مصر فى مرحلة ما بعد إنتهاء أجل الإمتياز

فى 26 يوليو عام 1956 أعلن الراحل جمال عبد الناصر فى الإسكندرية قرار تأميم قناة السويس .. لقد كان عبد الناصر يفكر فى تأميم القناة ولكنه كان ينتظر الوقت والظروف المناسبة لتأميم القناة

اسبوع ... المفاجات

شهد الأسبوع الممتد من الخميس 19 يوليو 1956 إلى الخميس الذى يليه مباشرة 26 يوليو مفاجأة !! ... فى أعقاب مفاجأة!!

* جاءت المفاجأة الأولى صباح يوم الخميس 19 يوليو 1956 فى الساعة الحادية عشرة بتوقيت الولايات المتحدة الأمريكية ولم تمض دقيقة واحدة على دخول السفير المصرى **أحمد حسين** مكتب **چون فوستر دالاس** وزير الخارجية الأمريكية فى واشنطن حتى وزع **لنكولن هوايت** المتحدث الرسمى بإسم الوزارة بياناً على المراسلين يعلن سحب العرض الأمريكى للمساهمة فى تمويل مشروع السد العالى فى مصر بحجة أن الإقتصاد المصرى غير مهيأ لإستكمال المشروع وبعد 24 ساعة أعلن **أنطونى إيدن** رئيس الوزراء البريطانى أن بريطانيا قررت سحب عرضها بالمساهمة فى التمويل ومن ثم أصبحت مساهمة البنك الدولى غير قائمة.

* وجاءت المفاجأة الثانية مساء يوم الخميس 26 يوليو 1956 - بعد سبعة أيام بالضبط - فى الساعة الثامنة والنصف بتوقيت جمهورية مصر العربية وأمام مؤتمر شعبى حاشد فى ميدان المنشية - ميدان القناصل سابقاً - بمدينة الإسكندرية حيث أعلن الرئيس **جمال عبد الناصر** من شرفة مبنى البورصة - الإتحاد الإشتراكى فيما بعد - قراره التاريخى بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية ونقل كل ممتلكاتها وإلتزاماتها للدولة المصرية وهو قرار يحقق إمكانية تمويل بناء السد العالى (أضخم مشروع مائى عرفه التاريخ وأحد الإنجازات الكبرى لثورة 23 يوليو) ويلبى حقاً مصرياً يراود أحلام كل المصريين وهو - أيضاً - يؤكد الإستقلال المصرى بالكامل بما فيه إستقلال الإرادة السياسية كما أنه يضيف إلى أرصدة مصر الإستراتيجية حيث أصبحت القناة - بعد 87 عاماً كاملة - ملكاً لها دون شريك أو وصى وأصبح دخلها كله ملكاً لها وحدها وتم نشر القرار (القانون رقم 285 لسنة 1956) فى الوقائع المصرية - الجريدة الرسمية للحكومة المصرية - فى عدد غير إعتيادى بتاريخ 26 يوليو 1956 وتم تغيير إسم الشركة ليصبح "هيئة قناة السويس" وتمكنت الهيئة من إثبات مقدرتها على إدارة القناة رغم الصعاب الجمة التى أقيمت فى سبيلها ورغم المخاطر المحيطة بها ورغم التحديات التى واجهتها.

وكانت عملية تنفيذ قرار التأميم قد إنطلقت بقيادة المهندس **محمود يونس** فى اللحظة التى ذكر فيها الرئيس **عبد الناصر** كلمة السر «**ديليسبس**» فى خطابه والتى كررها إحدى عشر مرة حتى يتأكد من أنها قد وصلت إلى جماعة العمل المكلفة بتنفيذ عملية التأميم فى الإسماعيلية وبورسعيد والسويس والقاهرة.

رد الفعل الانجلو فرنسى

يبدو لى من غير اللازم أن أتحدث تفصيلياً عن رد الفعل الفرنسى الإنجليزى على تأميم القناة الذى إعتبرته الدولتان لطمة موجهة إليهما وتهديداً للملاحة العالمية وهى ردود فعل كتب عنها الكثير ولكنى أود إستعادة ظروفها وإسترجاع وقائعها بإختصار فى النقاط الآتية:

1) فى البداية وجهت الحكومتان البريطانية والفرنسية إحتجاج شديد اللهجة إلى مصر بسبب تأميمها لشركة القناة وحرصت مصر على أن تفهم الدول الغربية بأن قرار التأميم نهائى غير قابل للمناقشة مهما كانت الظروف وكانت أول علامات تلك الإستراتيجية رفض مصر تسلم الإحتجاج وتم إعادته إلى السفارتين

في نفس اليوم.

2) قررت الحكومة البريطانية تجميد أرصدة مصر وودائعها في البنوك البريطانية (212 مليون إسترليني) وفرضت الحماية على أموال وممتلكات الشركة في لندن.

3) عقد مؤتمر لندن الأول في16 أغسطس بإشتراك 24 دولة أختيرت بعناية لضمان أن تكون أغلبية الأصوات على القرارات في صالحهم وتغيبت مصر التي رأت أنه لا يحق للمؤتمر مناقشة مسألة تتعلق بالسيادة المصرية.

4) تشكلت لجنة الخمسة برئاسة روبرت منزيس رئيس وزراء استراليا حيث قامت بزيارة القاهرة (2 -9 سبتمبر) وحيث عهد إليها بأن تنقل للرئيس عبد الناصر القرار الغربي بتسليم القناة إلى شركة دولية جديدة تؤول إليها الحقوق والإمتيازات الأساسية للشركة القديمة وقبل مغادرته القاهرة أعلن منزيس فشل مهمته وقال "رفض الرئيس عبد الناصر التراجع عن موقفه قيد أنملة".

5) تم دفع عدد كبير من السفن لتغيير مسارها إلى بورسعيد والسويس بغرض إرباك الإدارة الجديدة فضلاً عن إشاعة أن مصر ستعمل على رفع رسوم القناة وأنها ستنفق كل الدخل منها من النقد الأجنبي على إحتياجاتها الداخلية دون القناة.

6) إنسحاب المرشدين والأجانب منتصف ليلة 15/14 سبتمبر فيما عدا سبعة يونانيين بأمر حكومتهم ولان الفشل لم يكن أحد الخيارات فقد كانت مصر مستعدة لهذا الإحتمال وجاهزة له فتم - بكفاءة منقطعة النظير - وعلى نقيض التوقعات الغربية عبور 42 سفينة في هذه الليلة (16 من بورسعيد و26 من السويس) ثم عبرت من 32 إلى 38 سفينة يومياً خلال الأيام التالية.

7) عقد مؤتمر لندن الثاني في 21 سبتمبر بإشتراك 45 دولة حيث تم قيام جمعية المنتفعين بالقناة (الدول المستخدمة) بهدف مراقبة حركة الملاحة وتسلم رسوم المرور في القناة وطرح تمويل القناة وإدارتها بهيئة دولية بحجة ضمان إدارتها وبدون تمييز بين الدول المختلفة مما يعني سقوط حق مصر في ملكية القناة.

8) تطورت خلال أشهر الصيف قضية تأميم القناة من نزاع على قضية محلية ذات طابع قانوني بين مصر وشركة قناة السويس إلى تواطؤ بريطاني فرنسي إسرائيلي لإعادة إحتلال القناة والإطاحة بالرئيس عبد الناصر.

9) بدء عمليات عسكرية ضد مصر كان يسمونها في باريس «حملة قناة السويس» في حين يسمونها في القاهرة «العدوان الثلاثي الغاشم» وهي الخطة (إتفاقية سيفر) التي وضعت في ٢٣ أكتوبر وحددت تفاصيل دور كل دولة حيث بدأت إسرائيل بمهاجمة سيناء في الساعة الخامسة بعد ظهر الاثنين 29 أكتوبر ثم كان الإنذار الأنجلو فرنسي في 30 أكتوبر بوقف العمليات العسكرية وإنسحاب جميع القوات لمسافة عشرة أميال من القناة وقبول مصر إحتلال المواقع الرئيسية في بورسعيد والإسماعيلية والسويس على أن يتم الرد على الإنذار خلال 12 ساعة ووافقت إسرائيل ورفضت مصر الإنذار وتوقفت الملاحة في القناة.

10) ثم كان القصف الجوي الأنجلو فرنسي على كل الأهداف في مصر خلال الفترة من 31 أكتوبر وحتى 4 نوفمبر ثم بدأ غزو بحري على شاطئ بورسعيد فجر5 نوفمبر أعقبه إحتلال بورسعيد.

11) أعلن الرئيس **عبد الناصر** ظهر يوم الجمعة 2 نوفمبر من فوق منبر الجامع الأزهر أشهر جامعة دينية في العالم الإسلامي - أننا سنقاتل ولن نستسلم أبداً وبدأت مقاومة شعبية عنيفة.

12) وجه الإتحاد السوفيتي إنذاراً في 5 نوفمبر لدول العدوان لوقف العمليات العسكرية وإنسحاب القوات المعتدية دون إبطاء ووقفت الدنيا على حافة أزمة حرجة.

13) أصدر مجلس الأمن قراراً بوقف إطلاق النار إبتداء من الساعة الثانية صباح 7 نوفمبر وصدر قرار الأمم المتحدة بإنسحاب القوات المعتدية وتمركز قوات الطوارئ الدولية على الحدود المصرية الإسرائيلية.

14) إنسحبت القوات الفرنسية من بورفؤاد في 2 ديسمبر والقوات البريطانية من بورسعيد في 22 ديسمبر والقوات الإسرائيلية من سيناء في 5 مارس 1957.

15) قال هنري أرو في كتابه «فخ السويس»: «إنه مما يدعو للغرابة بالرغم من أن كل شيء في هذه المغامرة كان ينم عن التناقض هو أن القواد الفرنسيين الذين كانوا أكثر من غيرهم تصميماً على شن الحرب بعنف، وقعوا تحت أسرة كبار الضباط البريطانيين، الذين لم يكن إقتناعهم بالمغامرة كاملا» أما عن نتائج هذه الحملة فيقول: «أنها أكدت إنتصار مصر، وسيطرتها على القناة ولقد إتضح أن المخاوف التي كانت تساور الغربيين فيما يتعلق بإحتمال عجز المصريين عن إدارة قناة السويس لم يكن لها نصيب من الصحة».

إتفاق التسوية والتعويضات

* بناء على الإتفاق الذي عقد في روما في 13 يوليو 1958 بين الحكومة المصرية والشركة المؤممة:

1- إعترفت مصر بملكية الشركة لجميع ممتلكاتها في الخارج 57.744.578.192 مليار فرنك فرنسي قديم.

2- تعهدت مصر بدفع 28.3 مليون جنيه مقابل ممتلكات الشركة في مصر (تم تسديدها على ستة أقساط سنوية بدون فوائد).

3- تنازل مصر عن مبلغ 5.3 مليون جنيه رسوم مرور بالقناة تم تحصيلها في لندن وباريس بعد التأميم.

4- تنازل الشركة المؤممة عن مطالبة مصر بالمكاسب التي كانت ستجنيها على مدى الإثنى عشر سنة الباقية على مدة الإمتياز.

* قامت فرنسا بتسليم مصر في 12 سبتمبر 1998 الملفات الخاصة بقناة السويس بما تحتويه من وثائق سياسية وسجلات مالية منذ يوم حفر القناة وحتى يوم تأميمها.

* وهكذا أسدلت صفحة من تاريخ مصر كتب أول سطورها الوالي محمد سعيد باشا في 25 نوفمبر 1854 وكتب آخر سطورها الرئيس **جمال عبد الناصر** في 26 يوليو 1956 وأصبحت قناة السويس وأرباحها ملكاً لمصر وحدها بينما ترك نحو مائة مليار فرنك فرنسي قديم لأصحاب الأسهم المساكين!!!

معلومات.. وحقائق

* من الأشياء ذات الدلالة التي يذكرها التاريخ أن المشروع الذي بدأ فرنسياً مصر هي التي تحملت تكاليفه المالية والإنسانية.

1- بلغت تكاليف حفر القناة 21 مليون جنيه دفعت منها مصر 16.075.119 مليون جنيه قيمة الأسهم والتعويضات التي دفعتها الشركة وثمن الأراضي وحفر ترعة المياه العذبة والمساهمة في الأبحاث ودراسات الجدوى الخاصة بحفر القناة .. الخ.

2- تطلب حفر القناة رفع 74 مليون متر مكعب من الرمال وظل العمال المصريون يحفرون القناة طبقاً لنظام السخرة لمدة عشر سنوات راح ضحيتها أكثر من مائة ألف شهيد.

3- منحت الشركة حق ملكية الأراضي الموجودة على جانبي القناة بعرض كيلو مترين من الجانبين!!

* الشيء اللافت للنظر أنه كان لكل مساهم الحق في عشرة أصوات في إجتماع الجمعية العمومية للمساهمين إذا كان يمتلك 250 سهماً ولا يستطيع أن يتمتع بأكثر من هذه الأصوات العشرة مهما كان عدد الأسهم التي يمتلكها. ما معنى ذلك؟ معناه أن مصر تمتلك 176642 سهماً بنسبة 44٪ لا تتمتع بنفوذ في إدارة الشركة أكثر مما يتمتع به مساهم يمتلك 250 سهماً بهدف حرمانها من أي نفوذ في إدارة الشركة أو فرض سياستها عليها.

* كان مركز الشركة الرئيسي في مقرها بشارع إستروجي بالحي الثامن بالعاصمة الفرنسية باريس واللغة المستخدمة إدارياً هي الفرنسية بينما كان المقر الميداني بالإسماعيلية مجرد مركز عمليات فقط وكان الفرنسيون يشرفون - دائماً - على شئونها التجارية والإدارية كما كان رئيسها - دائماً - فرنسياً وكانت هناك مستعمرة فرنسية تمتد بحدودها على إمتداد القناة على أرض مصر من بورسعيد وحتى السويس كما كانت أرباح الشركة الضخمة لا تدفع عنها ضرائب في فرنسا إذ أنها تعتبر شركة مصرية ولا في مصر حيث تعتبر شركة أجنبية.

* كان الشعار الذي يوضع على جميع الوحدات البحرية والإعلام والعربات والمطبوعات والأوراق والمباني هو "الجعران" وقد أختير كرمز لأنه عند بدء حفر القناة كانت هناك كميات كبيرة منه ثم أصبح بعد التأميم - وحتى الآن - دائرة أرضيتها زرقاء كتب بداخلها باللون الأسود (ق.س)

* كانت الشركة - حتى قيام ثورة 23 يوليو - تتصرف كدولة مستقلة وكان رئيسها يزور مصر محاط بكل المراسم التي يحاط بها رؤساء الدول وكان طرف حاضراً في كل المؤتمرات الدولية وغيرها من التجمعات المكلفة بوضع النظام الإقتصادي العالمي الجديد وكل المؤتمرات السياسية التي تعقد في الغرب خصوصاً إذا كان موضوع البحث يتصل بالشرق الأوسط.

* تدل وثائق الشركة على أنها تبرعت إلى الحركة الصهيونية قبل عام 1948 بمبالغ طائلة كما أنها بعد حرب فلسطين أقامت مكتب إتصال ولتنسيق المعلومات مع المخابرات الإسرائيلية كما أنها أنفقت على الجهد العسكري للحلفاء في الحرب العالمية الثانية (1939 - 1945) مبلغاً قدرته دفاترها بـ 400 مليون جنيه إسترليني (أربعمائة مليون).

* أول عضو مصري في مجلس إدارة الشركة المؤممة هو شريف صبري باشا - خال الملك السابق فاروق - والذي عين عام 1937 ثم أضيف أربعة آخرون (أحمد عبود باشا، وأصف غالي باشا، على الشمس باشا، المهندس محمد حلمي بهجت وكانت لهم إختصاصات محددة لا علاقة لها بإدارة الشركة ولا بقضاياها الحساسة وكان آخر مجلس إدارة قبل التأميم مكون من 32 عضواً (16 فرنسيين و9 بريطانيين و٥ مصريين وأمريكي وهولندي) وكان أول مجلس إدارة بعد التأميم مكون من 12 عضواً برئاسة المهندس **محمد حلمي بهجت** ثم أصبح إعتباراً من عام 1964 مكوناً من رئيس الهيئة رئيساً وعضوية مديري الإدارات بالهيئة.

إغلاق القناة في وجه الملاحة العالمية

على إمتداد 135 عاما منذ إفتتاحها و48 عاماً منذ تأميمها أغلقت وتعطلت الملاحة في قناة السويس خمس مرات:

1- رغم أن معاهدة القسطنطينية عام 1888 كان تنص على حياد قناة السويس الا أن الشركة دخلت بها الحرب العالمية الأولى (1914 - 1918) فشاركت الحصار ومصادرة سفن الدول المعادية لبريطانيا والإستيلاء عليها وكانت حجتها "الدفاع عن قناة السويس ليسبق حيادها" وإقتصرت الملاحة في القناة على عبور السفن نهاراً وإنخفضت حركة الملاحة فيها إلى 45٪ توقفت فيها عمليات العبور لمدة أربعة أيام فقط.

2- إنقطعت الملاحة في القناة أثناء الحرب العالمية الثانية (1939 - 1945) على فترات متقطعة بسبب إغراق عدد من السفن في القناة أو لإنتشال الألغام الملقاة من العدو مما أدى لإنخفاض حركة الملاحة إلى 70٪ توقفت فيها عمليات العبور لمدة 76 يوماً متقطعة.

3- توقفت الملاحة في القناة في الساعة الثالثة من صباح الجمعة 31 ديسمبر 1954 أثر إصطدام ناقلة بترول ليبيرية بكوبري الفردان حيث إنهار وسقط فوق الناقلة مما أدى إلى تعطل الملاحة في القناة حوالي 13 يوماً.

4- أغلقت القناة في أول أكتوبر 1956 (العدوان الثلاثي الغاشم) وأعيد فتحها في 10 إبريل 1957 (193 يوماً)

5- أغلقت القناة في 5 يونيو 1967 (حرب يونيو) وأعيد إفتتاحها في 5 يونيو 1975 (ثمان سنوات كاملة)

أرقام .. وإحصائيات

* يذكرنا المهندس **عبد الحميد أبو بكر** أحد الذين شاركوا في تنفيذ عملية التاميم وعاش كل تفاصيلها ووقائعها في كتابة "قناة السويس .. والأيام التي هزت الدنيا" بأن نسبة المصريين العاملين في الشركة قبل التاميم 28٪ والاجانب 58٪ والأجانب المتمصرين 14٪ وأن نسبة المصريين العاملين في قسمي الملاحة والاشغال 20٪ والأجانب 72٪ والاجانب المتمصرين 8٪ وأن عدد الموظفين 910 منهم 525 أجنبي وأن عدد العمال 4200 منهم 850 أجنبي وبعد التاميم أصبح العاملين في هيئة قناة السويس من القمة إلى القاع مصريون مائة × المائة.

* إيرادات القناة منذ إفتتاحها في 17 نوفمبر 1869 وحتى تاميمها في 26 يوليو 1956 هي 1.919.000 مليار جنيه وعدد السفن العابرة 398344 حمولتها 2.439 مليون طن أما إيرادات القناة منذ تاميمها وحتى يوليو 2003 هي 38.3 مليار دولار وعدد السفن العابرة 694103 حمولتها الصافية 5.8 مليار طن ويمر بالقناة حوالي 7٪ من حجم التجارة العالمية (جريدة الاتحاد الخليجية 10 أغسطس 2003)

* إيرادات القناة عام 2003 هي 2.577 مليار دولار وعدد السفن العابرة 15.667 سفينة حمولتها 550 مليون طن أما الإيرادات عام 2004 هي 3 مليار دولار وعدد السفن العابرة 16700 سفينة حمولتها 600 مليون طن (تصريح الفريق **أحمد فاضل** رئيس هيئة القناة في 14 ديسمبر 2004).

ثلاثة قوافل .. وأربعة مرشدين

* تعبر السفن قناة السويس يوميا ليلاً ونهارا على مدار العام في ثلاثة قوافل Convoys إثنتين من الشمال (بورسعيد) وواحدة من الجنوب (السويس).

* الإرشاد إجباري يقوم به أربعة مرشدين متتابعين من مناطق الإنتظار حتى خروجها إلى البحر المفتوح ويحدد المجرى الملاحي علامات للإرشاد (شمندورات مضيئة وعاكسة) ويوجد على الضفة الغربية للقناة 11 محطة تقع على مسافات متساوية تقريباً (حوالي 15 كيلو متر) لمتابعة حركة السفن.

* يوجد أربعة مناطق مزدوجة على إمتداد القناة تسمح للملاحة في إتجاهين متضادين في وقت واحد وهي بطول 78 كيلو متر

تفريعة بورسعيد 36.5 كيلو متر تقريبا.

تفريعة البلاح 9 كيلو متر تقريباً.

تفريعة التمساح 5 كيلو متر تقريباً.

تفريعة الدفرسوار والبحيرات 27.5 كيلو متر تقريبا

* متوسط زمن العبور 16/12 ساعة بسرعة 13 عقدة لناقلات البترول و14 عقدة لباقي السفن بفاصل زمني من 5 إلى 10 دقيقة بين السفينة والأخرى وترتفع إلى 20 دقيقة بين الناقلات حمولة من 18 ألف طن فأكثر.

السنة	1869	1956	2005
الطول	164 كم	175 كم	190.25 كم
الغاطس	22 قدم	35 قدم	62 قدم
الحمولة	500 طن	30000 طن	210000 طن

* جاري الوصول بالغاطس إلى 66 قدم بحلول عام 2006

الـSCNT... والـSDR

يعتمد النظام الحاسبي لرسوم المرور Canal Tools بقناة السويس على ثلاثة عناصر هي:

١- الحمولة الصافية المسجلة لقناة السويس Suez Canal Net Register Tonnage (SCNT) وهذه الحمولة هي التي سوف تعتمد عند تقدير رسوم عبور السفينة طوال عمرها بعد إضافة أوزان صهاريج القاع المزدوج المستخدم أثناء العبور.

٢- معادل حقوق أوراق السحب الخاصة Special Drawing Rights (SDR) وهي سلة من العملات تشترك فيها أقوى العملات في العالم بنسب مختلفة (9 عملات) ويحدد قيمتها يومياً صندوق النقد الدولي International Monetary Bank وحتى يمكن تجنب أي تاثير سلبي على إيرادات القناة إذا ما حدث تذبذب مفاجئ في أسعار الصرف لأي عملة.

٣- جداول التعريفة بناء على التصنيف الخاص بالسفن وفقاً لنوع وحجم وحمولة وشحنة السفينة وهل هي مشحونة LADEN أو فارغة BALLAST

ولقد كانت قناة السويس - دائما - في ذاكرة الوطن رمزاً للوطنية المصرية إبتداء من حفرها وحتى تاميمها ومروراً بالملاحم والحروب التي دارت حولها من أجلها ومن المعلوم أن للقناة صفة دولية خاصة جداً كممر مائي ذو أهمية إقتصادية وتجارية وإستراتيجية ومن المعلوم - أيضاً - أنها تلعب دوراً رئيسياً بالنسبة لإيرادات مصر من العملات الأجنبية.

لذلك فإن من أوجب الواجبات ضرورة متابعة المشروعات والأفكار المطروحة - وما أكثرها - لمنافسة قناة السويس بالطرق البديلة سواء البحري منها أو البري بإستخدام النقل المتعدد الوسائط أو بأنابيب نقل البترول والغاز ويجب النظر إليها بأبعادها المختلفة وطرق المواجهة بعيداً عن الحديث عن موقع مصر المتميز وأنها معبر للتجارة الدولية ووريد الدورة الدموية للبترول في العالم فالتقديرات حتى في إطار الفرضيات المتحفظة تشير إلى أن هذه المشروعات والأفكار - خاصة في مجال نقل البترول والغاز - تمثل تحديات حقيقية أمام قناة السويس.

ونتحدث عن البوابتين الأخيرتين مضيقي جبل طارق والدردنيل في العدد القادم بمشيئة الله.

***

من كل كتاب... صفحة

تقديم / إيمان العرجاوي

... لكل مجتمع عاداته وتقاليده ومعتقداته التي يؤمن بها وهي غالباً ما تتغير من مجتمع لآخر ومن عصر لآخر

... ولكن ماذا عن الإسلام هل يتغير هو الآخر ليتناسب مع كل مجتمع يدخله وكل عصر يشمله؟

من هنا تأتي الأهمية العظيمة لعلم الفقه الإسلامي.

فقد كان المسلمين الأوائل هم حملة الدين ودعاة العدل والحضارة وقد جاءت أجيال من بعدهم سواء من العرب أو من أهل البلاد المفتوحة أحسنوا نشر التعاليم الإسلامية وبرعوا في إستنباط الأحكام الشرعية لمستحدثات الأمور متأثرين بالبيئات الجديدة محترمين الأعراف والتقاليد السائدة بما لا يتعارض مع روح الإسلام ونصوص الشريعة وهؤلاء العلماء أثرى بهم الفقه الإسلامي.

وقد إخترت لكم في هذا المجال كتاب للأستاذ عبد الرحمن الشرقاوي المؤلف والمفكر الإسلامي الكبير والذي جاء تحت عنوان (أئمة الفقه التسعة)، وقد أوضح الأستاذ عبد الرحمن أن إختياره لهؤلاء التسعة من الأئمة للكتابة جاء إنفعالاً منه بحياتهم وفكرهم وإقتحامهم لجسور المسائل الفقهية وليس حصراً لعددهم فهؤلاء ليسوا إذن كل أئمة الفقه الإسلامي وهؤلاء التسعة هم الإمام زيد بن علي زين العابدين بن الحسين بن علي بن أبي طالب كرم الله وجهه والإمام جعفر الصادق إبن أخيه محمد وأبو حنيفة النعمان - مالك بن أنس -- الليث بن سعد - الإمام الشافعي - أحمد بن حنبل - إبن حزم - العز بن عبد السلام.

ولا أعرف لماذا أحسست برغبتي في أن أبدأ حديثي بالإمام الليث بن سعد والذي يأتي ترتيبه الخامس في هذا الكتاب أي في الوسط كلؤلؤة العقد فلقد تأثرت أثناء قراءتي لحياته بمواقفه الكريمة وصفاته الإنسانية والإسلامية الراقية، على الرغم من أنه ليس من أبناء مكة والمدينة مهبط القرآن الكريم، لقد ولد في قرية قلقشندة بمحافظة القليوبية بأسرة ميسورة الحال سنة 93 هـ وقد آل أبوه على نفسه أن يعد إبنه لدراسة هذا الدين العظيم واللغة العربية والتي كانت حديثة على المصريين إلى حد ما وحرص على أن يوفر له كل ما يعينه على تحصيل كل العلوم المتعلقة بهما فبعد أن أتم حفظه للقرآن الكريم أرسله أبوه إلى الفسطاط (القاهرة) ووضع كل أمواله تحت تصرف إبنه الليث ينفق منها كيف يشاء، فكان الليث كريماً شديد الكرم حتى أنه وهو في السادسة عشر من عمره كان يساعد زملاءه من الفقراء وطلاب العلم بمبالغ منتظمة، حتى إذا بلغ العشرين من عمره إلتقى بالإمام مالك في الحرم الشريف فصارت بينهما صداقة عميقة إستمرت حتى وفاة الليث وقد لمس الليث رقة حال صديقه فكان يراسله بالمال والهدايا من مصر إلى المدينة بصفة دائمة كما عرف عن الليث أنه كان يطعم في كل يوم ثلاثمائة مسكين وفقير بالإضافة إلى زملاءه وضيوفه من العلماء.

وكانت له صنعة في الفرما (بورسعيد) تدر عليه دخلاً 20 ألف دينار كل عام ثم إستعان به هارون الرشيد في مسألة فقهية أعجبته فتواه وكان قد عرضها على كل فقهائه فلم يجيبه عنها أحد، فقام الرشيد بمكافأة الليث بأن منحه أرض الجزيرة كاملة وهي أخصب أراضي مصر فعاد إلى مصر وقد أصبح دخله في العام 100 ألف دينار فأصبح يطعم 300 مسكين وفقير بعد كل صلاة وعندما يأتيه هذا الخراج (مائة ألف) كان يجلس أمام داره من الفسطاط ذات الأبواب العشرين ويقسم المال إلى صرر صغيرة لا ينتهي النهار إلا وقد وزعها كلها، فما وجبت عليه زكاة أبداً وكان لا يتصدق بأقل من 50 ديناراً - ما شاء الله -.

ألم أقل لكم أنه إنسان كريم وعظيم لو كان قدوة لكل مليونير في يومنا هذا فلن يصبح في الناس جائع أو مريض أو حتى جريمة مما نسمعه الآن والتي ينكرها الإسلام وتنكرها مبادئه.

وللحديث بقية إن شاء الله.



تحقيق المعادلة الصعبة بميناء الإسكندرية

نظرة للمستقبل وشعلة وضاءة إلى غد مشرق بالنظرة الواعية التى يوجهها السيد الرئيس/ محمد حسنى مبارك إلى غد مشرق لمصر الحبيبة ولتكريس جهود مصر لصالح الأجيال القادمة من أبناء مصر وبنظرة متفتحة لمستقبل الأجيال القادمة يولى الرئيس عناية فائقة بالموانى المصرية وخاصة ميناء الإسكندرية الميناء الأول لمصر والبوابة البحرية الرئيسية لمصر حيث تدخل منه ما يقرب من 60% من الواردات لمصر ونظراً لما يشهده العالم من تغيير فى المنظور التجارى العالمى ولأخذ دوراً متميزاً فى لوجستيات النقل البحرى فإنه جارى تحديث الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بما تشمله من مينائى الإسكندرية والدخيلة وخاصة ميناء الإسكندرية التى لم تمتد لها يد التطوير منذ ما يقرب من مائة عام عدا محطة الركاب البحرية والتى خصصت وإستغلت فى الفترة السابقة لغير الأغراض السياحية المخصصة لها.

ويمتاز ميناء الإسكندرية بموقعه الفريد بين موانى العالم وبأصالة تاريخه حيث تمتد جذوره إلى 4000 عام منذ أيام الفراعنة حتى عصر الإسكندر الأكبر عام 331 ق.م والذى أعيد بناء وتشييد ميناء الإسكندرية.

وفى عهد محمد على أنشئت عدة أعمال صناعية بحرية بميناء الإسكندرية وكان لحفر ترعة المحمودية عام 1819 شأن كبير فى إزدهار الإسكندرية وسهولة حركة تداول البضائع وفى عام 1852 تم إنشاء خط سكة حديد بين الإسكندرية والقاهرة لربط الميناء الأول بالعاصمة.

وفى عهد الثورة تم إنشاء حوض منفصل للبترول سنة 1953 وإنشاء أرصفة للركاب والمحطة البحرية فى الستينات. وفى عهد السيد الرئيس/ محمد حسنى مبارك شهد ميناء الإسكندرية تطوراً كبيراً ليواكب التطور السريع الدائم فى حركة السفن فإهتم سيادته بتطوير ميناء الإسكندرية وتم إنشاء ميناء الدخيلة كإمتداد طبيعى لميناء الإسكندرية وتم تشغيله مرحلياً عام 1986 ولنقل ميناء الإسكندرية نقلة حضارية وليلحق بموانى الجيل الرابع والجيل الخامس فإنه جارى تحويل ميناء الإسكندرية من موانى الجيل الثانى إلى موانى الجيل الرابع والتى تستخدم تكنولوجيا المعلومات من الموانى العالمية ولتضع موضع قدم لتكون أول الموانى العالمية التى تصل إلى الجيل الخامس من الموانى.

وبمتابعة فعالة من السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل وبالجهد الدائم ومتابعة التنفيذ بإصرار والقيادة الواعية وذلك فى منظومة عمل متجانسة ومتكاملة برئاسة السيد اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية.

وبدعم من القيادة السياسية لمصر جارى تنفيذ وضع ميناء الإسكندرية بخطوات سريعة وجريئة وإختصاراً للزمن وللجداول الزمنية الموضوعة لتنفيذ هذه المشروعات رغم ضخامتها والتى شملت ميناءى الإسكندرية والدخيلة بكامل مرافقها فمن يدخل ميناء الإسكندرية من البوابة الرئيسية للميناء حتى يخرج من البوابة رقم 54 بالميناء وهى البوابة الغربية للميناء يجد العمل جارى فى كل وجميع الإتجاهات بالميناء سواء كانت بحرية أو برية أو إدارية أو تنظيمية أو موارد بشرية بإعادة تأهيل وتشكيل وتنظيم الهياكل التنظيمية بالميناء وتأهيلهم وتدريبهم على أحدث تقنيات العصر وتبدأ هذه المشروعات بالمشروعات السياحية:-

- مشروع تطوير البوابة الرئيسية للميناء حيث أنها المدخل الرئيسى للميناء والتى تطل على شارع النصر الذى وعد السيد اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب بأنه سيقوم بتأهيل المنطقة أمام البوابة الرئيسية للميناء لتليق بإستقبال زائرى مصر وتصل هذه البوابة بكوبرى جارى تجديده بوضع مظلات على كلا جانبيه لتقى مستخدميه من حرارة الشمس ومن الشتاء ويصل هذا الكوبرى إلى محطة الركاب بميناء الإسكندرية الجارى تطويرها لتكون محطة ركاب حديثة على الطراز العالمى تجمع ما بين العناصر الكلاسيكية المعمارية وأحدث التجهيزات فى الحركة والميكنة لإستقبال الزيادة المتوقعة فى حركة الركاب والتى ستخصص خصيصاً لخدمة السائحين والركاب وزائرى مدينة الإسكندرية وتم إخلائها تماماً من العناصر التى لا تخدم حركة السياحة وتم تزويدها بمجموعة من البازارات والكافيتريات وجارى طرحها للإستغلال عالمياً وذلك لما توفره من خلفية خلابة توفرها ميناء الإسكندرية لزائرى المحطة البحرية.

- وتم تطوير الطريق الشريانى الرئيسى للميناء بما يخدم حركة



ALEXANDRIA PORT AUTHORITY

السياحة حيث يسهل عبور ومرور الأتوبيسات السياحية من محطة الركاب بميناء الإسكندرية إلى جميع البلاد بجمهورية مصر العربية حيث يرتبط من خلال منفذ باب 27 ومنفذ باب 54 إلى الطريق الدولى السريع الذى يربط جميع محافظات جمهورية مصر العربية.

– ولتيسير الحركة داخل ميناء الإسكندرية تم إنشاء الطريق الشريانى الرئيسى للميناء والذى يربط الميناء كقطعة واحدة بعد أن كان منقسم إلى شطرين منفصلين بفعل كوبرى متهالك يقسم الميناء إلى جزئين منفصلين وما يشمل هذا الطريق من إزالة لمخازن متهالكة على كلا جانبيه لا تتناسب مع نوعية بضائع اليوم حيث أن البضائع اليوم محواه تحتاج إلى ساحات تخزين وليس إلى مخازن ذات طابقين كانت تخزن بهم البضائع بمعرفة الحمولات وصناديق كذا كانت ترعة المحمودية تمر من خلال كوبرى عتيق لا يسمح بمرور الشاحنات الثقيلة عليه فتم إزالته وتوصيل ترعة المحمودية من خلال سحارة ومواسير عملاقة تمر أسفل الطريق بمساحة ٤٠ ألف متر مربع أضيفت إلى الرقعة الأرضية لميناء الإسكندرية

وتنفيذاً لخطة وزارة النقل وتطوير وتحديث ميناء الإسكندرية الذى لم تمتد له أيدى التطوير منذ مئات السنين ميناء الإسكندرية الذى لم تمتد له أيدى التطوير منذ مذات السنين. جارى حالياً إستخدام مشرط الجراح اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف لإزالة ترهلات الزمن التى تركتها العشوائيات فى جسم ميناء الإسكندرية سواء داخل أو خارج الميناء فامتدت يد الجراح لإعادة تأهيل الميناء بالكامل سواء كانت بنية تحتية أو فوقية وكذلك إمتدت يد التطوير إلى المسطح المائى لتشمل إستقبال السفن ورصد حركتها أثناء إقترابها من ميناء الإسكندرية وذلك تنفيذاً بالمدونة الأمنية العالمية بالإضافة إلى رصد أخبار السفن أثناء إستقبالها وإقترابها من الميناء بأجهزة مراقبة مراقب المسطح المائى داخل وخارج الميناء بما يسمح لها بمتابعة إقتراب السفن أثناء دخولها إلى الممرات الملاحية المقتربة من الميناء.

وقد تم تجهيز هذه الممرات الملاحية بعلامات إرشادية ليسهل دخول السفن وإقترابها إلى الأرصفة.

– كما جارى تنفيذ مشروع نظام المعلومات المتكامل وربطه مع مشروع الرقابة الإلكترونية بالكاميرات بالمسطح المائى والأرضي وربطه بنظام الإدارة الإلكترونية للربط بين الهيئة وباقى الجهات المتعاملة معها وباقى أعضاء مجتمع الميناء من التوكيلات الملاحية وشركات الملاحة وكافة المتعاملين مع الميناء من خلال شبكة معلوماتية واحدة تتيح متابعة مراحل تنفيذ الخدمات المختلفة دون الحاجة إلى التواجد المستمر للعمل داخل الميناء.

– كما إمتدت يد التطوير لتشمل ميناء الدخيلة فجارى العمل على ازدواج الطريق الشريانى الرئيسى داخل الميناء ليستوعب حركة النقل داخل الميناء وسيتم بإذن الله تنفيذ مشروع عملاق يربط داخل ميناء الدخيلة عن طريق كوبرى عملاق يصل الطريق الدولى السريع والطريق الصحراوى والطريق الزراعى وذلك دون المرور على الكتلة السكانية خارج الميناء والتى كانت تؤثر سلبياً على الطريق الساحلى لمدينة الإسكندرية.

– وكذا مشروع المنطقة السياحية وميناء اليخوت من رصيف 1 – رصيف 5 **جارى إعادة تخطيط المنطقة لتصبح مركز سياحي يوفر واجهة بحرية جديدة تشمل مارينا لليخوت على أحدث** طراز لتواكب الموانى العالمية.

– تحديث الموازين العاملة بالميناء وجعلها تعمل إلكترونياً لسرعة عملية الشحن والتفريغ والقضاء على التكدس داخل الميناء.

– تنمية وتدريب الكوادر البشرية والقيادية بما يمكنها من ملاحقة التطورات الجديدة والخاصة بإعادة هيكلة وميكنة الإجراءات والتعاملات داخل الموانى مع مراعاة البعد الإجتماعى والإهتمام بالعنصر الإنسانى للعاملين بالميناء عن طريق المشاركة فى المناسبات الإجتماعية والتنسيق مع كافة الجهات العاملة بمدينة الإسكندرية لتوفير الخدمات للعاملين بالهيئة بأسعار مخفضة وذلك فى إطار المحافظة على البعد الإجتماعى والوطنى والسياسى وفقاً لخطة الوزارة وبتوجيهات مستمرة من السيد الدكتور / عصام شرف وزير النقل.

★(جميع الصور المنشورة فى هذا التحقيق اخذت اثناء تفقد معالى الدكتور عصام شرف وزير النقل للميناء فى اواخر شهر فبراير 2005).

★★★







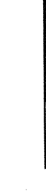


شركة جلف بدر

الأستاذ/ أحمد حلمى بدر

والأستاذ/ بهاء حلمى

والدكتور/ محمد بهاء



وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

حسين الهرميل

بثقة القيادة السياسية على تعيينه

رئيساً لمجلس إدارة

الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

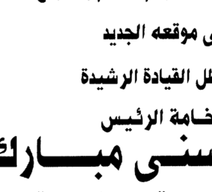


متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح

فى موقعه الجديد

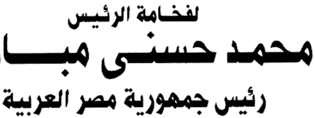
فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية





خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب

فى الطريق إلى مكة المكرمة

أضخم عملية لوجستية فى التار[redacted]

عندما كانت لدى رغبة ملحة فى ان اتوقف عن خوض المعارك اليومية [redacted] قصيرة من الوقت حتى استطيع ان اتأمل وافكر واقيم مجمل الرحلة الحياتية القصيرة. اردت ان اقف وانظر إلى الوراء حتى ارى ماذا فعلت خلال السنوات التى مرت والتى تمثل النصيب الاكبر من العمر كذلك اردت ان انظر إلى الامام [redacted] خيوط المستقبل واستطيع قراءة مفرداته .. بدون تفكير ولا جدال داخلى [redacted] اودى فريضة الحج .. وتلك كانت المرة الثالثة التى احاول فيها الذ[redacted] الفريضة لكن الله قدر لى ان اذهب هذه المرة .. وقد كانت والحمد لله رحلة يصح أن تطلق عليها رحلة العمر او رحلة الحياة .. قضيت قرابة العشرين يوماً فى رحاب الآراضى المقدسة بين الحرم النبوى والحرم المكى ثم جاءت مناسك الحج حيث رحلة الغفران والتطهر من الآثام ..

بكل بساطة لقد أحسست أننى مولود جديد مقدم على حياة جديدة بأفكار ورؤى جديدة لقد تبدلت الأولويات وتغيرت خريطة الحياة الخاصة بى تماماً لقد حضرت مشهداً مصغراً من يوم القيامة بكل مظاهره التى أعلمنا بها القرآن لن أسترسل فى مالا أجيده لكنى أدعو كل الأحبة والإخوان ألا يحرموا أنفسهم من هذه المتعة وهذه الحياة وهذا الأمل وهذا الخير الوفير أما ما دعانى للكتابة فى هذا الموضوع فهو تلك الحزمة اللوجستية لإدارة موسم الحج، كل هذه الملايين التى جاءت من كل فج عميق لغات مختلفة، ثقافات مختلفة، مرجعيات مختلفة، مذاهب مختلفة، جنسيات مختلفة، الشىء الوحيد الذى يجمع كل هؤلاء هو الإيمان بالله الذى يجمع كل هؤلاء هو (لا إله إلا الله محمد رسول الله) مطلوب من السلطات السعودية إستقبال تلك الملايين بالمطارات والموانى والمعابر مطلوب نقلهم حسب مواعيد وصولوهم إلى مكة أو المدينة حسب ترتيب الرحلة .. مطلوب تسكين كل هذه الملايين بفنادق مكة أو المدينة مطلوب توفير الماء والطعام والقيام بالخدمة والنظافة ومطلوب توفير شبكة صرف صحى وتجهيز الطرق والأنفاق والكبارى مطلوب نقل كل هذه الملايين سواء الموجودة بالمدينة أو مكة إلى (منى) فى وقت واحد ثم نقلهم إلى (عرفات) فى وقت واحد ثم نقلهم إلى (مزدلفة) فى وقت واحد ثم إلى (منى) مرة ثانية ثم إلى (الجمرات) ثم إلى (مكة) ثم إلى المطارات والموانئ والمنافذ والمعابر للعودة إلى ديارهم.

إلى كل خبراء اللوجستيات والإمداد والتموين، إلى كل عمالقة النقل وإقتصادياته، أدعوهم جميعاً إلى دراسة تلك المعجزة اللوجستية التى تتم كل عام فى هدوء وسكينة فى رحاب الأراضى المقدسة، أى خبرة تلك التى تقوم بهذا العمل الجبار فى هذا الوقت القياسى لهذا العدد الرهيب؟ أية خطة تلك التى تضم فى تفاصيلها ملايين المفردات؟ لقد أجمع علماء اللوجستيات أن الحرب العالمية الثانية شهدت أعظم عمليات لوجستية فى التاريخ ونقول لكل هؤلاء. إن أعظم عملية لوجستية فى التاريخ هى اللوجستيات المكية المقدسة، وإذا أمعن الباحثون النظر لوجدوا العديد والعديد من الدروس والعبر والعظات تفيد كل الباحثين والدارسين والعلماء، لقد عشت تلك اللحظات الدقيقة ورأيت أن هناك معجزة لوجستية حقيقية تجرى على أرض مكة المكرمة فهل يتم فتح الملف للدراسة والإستفادة أم سنجد من يتهمنا بالأصولية والضحالة والرجعية؟

★ إنعقد مؤتمر شرم الشيخ وإنفض المؤتمر

وسمعنا عن إجراءات وتدابير جديدة ستفتح الطريق إلى السلام على مصراعيه وسمعنا أبو مازن يعلن فى براعة يحسد عليها إنهاء الحرب مع إسرائيل هل أمعن أبو مازن فى تصريحه قبل أن ينطق به؟ لقد سقط شهيد فلسطينى فى الخليل لحظة قيام أبو مازن بهذا التصريح، إننى أخشى ما أخشاه أن تنزع أنياب الإنتفاضة بتحييد حماس والجهاد أو نزع سلاحهم .. ولحظتها من يبكى الفلسطينيون وحدهم بل البكاء سيكون من نصيبنا جميعاً.

★ قذيفة مدوية وقنبلة هائلة

ذلك الخبر الصاعق لإغتيال الرئيس «رفيق الحريرى»، ذلك الرجل الذى إرتبط إسمه بالنجاح والسلام والصدق .. ذلك الرجل الذى أحبه الجميع سواء داخل دائرة مؤيديه أو حتى عتاة المعارضة، كان سلاح الرجل هو الإخلاص والصدق وكانت تعلو وجهه إبتسامة عريضة تبعث على الإطمئنان والثقة فى هذا الرجل القمة ... لكن هكذا نحن العرب من جراح إلى جراح ومن أحزان إلى أحزان ومن خيانة إلى خيانة نسير نحن العرب بلا خجل ولا مواربة ولا حول ولا قوة إلا بالله العلى العظيم.

★ هكذا إنتهت الإنتخابات العراقية على الوجه القبيح

الذى رأيناه حكومة شيعية عميلة لإيران هل هذا النموذج ما كانت تهدف الولايات المتحدة إليه .. أعتقد أن هناك حالة من التخبط وسوء التقدير تسرى داخل الإدارة الأمريكية فالخسائر الميدانية اليومية أفقدت القادة العسكريين القدرة على التفكير وإتخاذ القرارات السليمة، لكن المستقبل يحمل فى طياته العديد من المفاجأت غير السارة فى معظم الأحيان فالسنة وهم قلب العراق النابض بالحرية والعدالة رفضوا دخول اللعبة المفضوحة المسماة بالإنتخابات ندعو الله العلى القدير أن يزيح الغمة ويكشف كرب الأمة اللهم أمين.

محطات وأخبار

الطريق الدائرى حول دمياط

إبراهيم سليمان

تفقد الدكتور محمد إبراهيم سليمان وزير الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية برفقة الدكتور فتحى البرادعى محافظ دمياط الطريق الدائرى حول دمياط، وقد صرح الوزير بأن القطاع الثانى من الطريق الدائرى لدمياط سيصل إلى بداية الطريق الدائرى لبورسعيد بطول 30 كيلو متر وتكلفة 500 مليون جنيه، يشمل هذا الطريق خمسة كبارى علوية و9 كبارى سطحية، وأهمها كوبرى ترعة السلام بطول 775 متراً وتكلفة 75 مليون جنيه، ومن المقرر إفتتاح هذا الطريق فى شهر أكتوبر القادم.

شركات لتموين السفن بقناة السويس

سيتم تأسيس شركتين لتموين السفن العابرة لقناة السويس، وذلك بمشاركة بين هيئة القناة ووزارة البترول، وشركة تنمية ميناء السخنة، ومجموعة من المستثمرين، وذلك للإستفادة من موقع القناة على أهم الخطوط الملاحية العالمية، ومن المتوقع تحقيق خدمات السفن دخلاً كبيراً لمصر، حيث حققت هذه الخدمة فى سنغافورة حوالى 4 مليارات دولار قيمة بيع 21 مليون طن بترول للسفن المترددة عليها.

سياحة للترويح والاستشفاء بالعين السخنة

احمد المغربى

تم توقيع مذكرة تفاهم بين اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس والمهندس أحمد المغربى وزير السياحة والدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار، وبمشاركة اللواء مصطفى عيد رئيس الشركة القابضة للسياحة والسينما، وذلك بعد موافقة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء - على طرح 170 فداناً بالمنطقة الأثرية السياحية بالعين السخنة الكبريتية المشهورة عالمياً أمام الإستثمار العالمى ، والإستفادة من هذه المنطقة فى مجال السياحة الترويحية والإستشفاء، وذلك بعد أن أظهرت دراسة الجدوى الإقتصادية أنه من المتوقع وصول الإستثمارات إلى مليار جنيه على ثلاث مراحل. هذا وقد تم إرسال عينات من منابع العيون إلى المعامل الدولية المتخصصة لتحليلها وتحديد مدى الإستفادة منها فى علاج الأمراض الروماتيزمية

تطبيق نظام الهاسب..
وتحويل المواصفات المصرية إلى عالمية

إعداد/ وسام غنيم

قد تحول العالم إلى منظومة تكنولوجية لا تتحرك إلا بمواصفات عالمية محددة فى جميع المجالات ومن هنا تحركت مصر لتطبيق مواصفات هذه المنظومة لمواكبة التكنولوجيا لذلك أعلن المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة ان الوزارة نجحت فى الإنتهاء من الخطة قصيرة الآجل بتوافق جميع المواصفات المصرية فى القطاعات الغذائية والكيماوية والغزل والنسيج خلال اشهر السنة الماضية وأنه تم وضع خطة للإنتهاء من توفيق ٢٠٠٠ مواصفة فى كافة قطاعات الإنتاج قبل نهاية العام الجارى .

وقد أشار سيادته فى إفتتاح مؤتمر ومعرض القاهرة الأول للجودة والتميز من أجل التصدير أن الدولة مهتمة بالجودة بقدر الإهتمام بجذب الإستثمارات والتصدير بإعتبارها المرجعية الأساسية فى نظام الإنتاج والتميز.

★ محاور تحويل المواصفات المصرية إلى عالمية

وقد أشار المهندس رشيد إلى أن هناك ٤ محاور للنهوض بجودة السلع بإعتبارها دستور الصناعة تعتمد على

١- تطوير المعامل
٢- نظم الإدارة
٣- تحويل المواصفات المصرية إلى مواصفات عالمية يستفيد منها المصدر والمنتج والمستهلك.
٤- بالإضافة إلى مساهمة المنتج فى تقليل تكلفة الإنتاج.

وأكد أن توحيد المواصفات يحقق التبادلية فى السلع بين مصر والدولة الأجنبية وأيضاً يساهم فى نقل الخبرات الحديثة بعد فتح الأسواق .. مشيراً إلى أن المواصفات الجيدة تزيد من ثقة المستهلك فى الإنتاج المصرى لإلتزامه بالمواصفات الدولية وتتيح الفرصة للتنوع فى الأذواق وزيادة كفاءة العاملين وتحد من الإغراق وتحسن وسائل الرقابة والتى تؤدى فى النهاية إلى جذب مزيد من الإستثمارات للسوق المصرى

حيث أشار د/ **محمد عوض تاج الدين** وزير الصحة أثناء مؤتمر الجودة أن التعاون الكامل بين مختلف الوزارات فى الحكومة الجديدة ساعد على النهوض بجودة الإنتاج وتأهيله ليبدأ الدخول بقوة فى المنافسة العالمية موضحاً أن خطة الحكومة لجميع الوزارات قائمة على مساعدة المنتجات المصرية لتخرج للأسواق العالمية بجودة عالية تمكنها من الإستمرار فى المنافسة .

وأشار إلى أن مصر بها ٦٨ مصنعاً للدواء تنتج حوالى ٩٢٪ من إحتياجات السوق المحلى وأن ٦٨٠٠ نوع دواء موجود على أرض مصر ولديها فرصة كبيرة للخروج للأسواق العالمية.

ولذلك لابد من عرض نظام الهلسب الذى يساعد على تطبيق المواصفات القياسية فهو نظام لضبط الجودة وسلامة الغذاء.



رشيد محمد رشيد
وزير التجارة الخارجية والصناعة

وقد أشار د/ مدحت أحمد نصر أستاذ بالمعهد العالى للأغذية والتكنولوچية **إلى كيفية تطبيق المواصفات القياسية ونظام الهاسب فى ضبط الجودة ؟**

- وأن أنواع المواصفات القياسية:

١- مواصفات للفحص والإختبار
٢- مواصفات للطرق الرسمية لأخذ العينات.
٣- مواصفات السلع والمنتجات (خامات - سلع وسيطة - منتج نهائى)

أما عن مصطلح الهاسب:

هى كل الخطوات التى تتم فى أماكن التصنيع الغذائى للوقوف على مدى تحقيق الشروط الصحية لفحص أجهزة وأدوات وعمليات تصنيع وطرق وأساليب والممارسات العملية للعمال وللمنتجات الغذائية المصنعة وأساليب حفظها وتخزينها لحين نقلها بطرق نقل مستوفاه للشروط الصحية إلى منافذ البيع

★ فوائد نظام الهاسب:

١- ضمان سلامة الغذاء من خلال إجراءات منع حدوث الأخطار
٢- تحديد كل الأخطار الممكنة فى المنتج وجزاءات التحكم اللازمة للحد منها.
٣- إدخال التحسينات التكنولوچية فى تصميم الأجهزة وطرق المعاملة المرتبطة بالمنتجات الغذائية.
٤- التركيز على المنطقة الأكثر حرج فى خطوات التصنيع.
٥- يعمل على التحسين المستمر لمراقبة الجودة ورفع درجة الكفاءة الإنتاجية وتقليل الفاقد
٦- التركيز على وسائل الأمان والسلامة فى المنتجات الغذائية من المادة الخام حتى وصولها إلى المستهلك.
٧- يعتبر مكمل لنظام الجودة الأيزو ٩٠٠٠

★ ولنجاح نظام الهاسب:

يجب تطبيق بعض الإرشادات مقدماً مثل ممارسة التصنيع الجيد والتى تساعد على إنتاج غذاء صحى سليم والتى تم تحديدها من لجنة دستور الأغذية.

أ- المنشأة:
(١-التصميم والإمكانيات، ٢- موقعها، ٣- الإمكانات الصحية، ٤- إمدادات المياه) أن تكون مطابقة للمواصفات.

ب- الإستقبال والتخزين:
(إستقبال المواد الخام مواد وأدوات التعبئة ، التخزين) ويكون التخزين للمواد الأولية والمنتج النهائى بطريقة سليمة

جـ- أداء وصيانة الأجهزة:
(التصميم العام للأجهزة - تركيب الأجهزة - صيانة الأجهزة) تكون نظيفة وبحالة جيدة

د- برنامج تدريب العاملين:
(أجهزة مراقبة التصنيع - التدابير الصحية - وسائل التحكم والسيطرة عليها) ويجب أن يكون العاملين بصحة جيدة متدربين على التعامل مع الغذاء ووضع تعليمات واضحة حول التحكم فى عملية التصنيع من مواد مضافة والنسب المستخدمة

هـ- برنامج الوقاية والحفاظ على الصحة

و- مقاومة الآفات

★ إعداد وتطبيق نظام الهاسب:

حددت منظمة دستور الأغذية سبع قواعد أساسية لبرنامج الهاسب:

١- التعرف على مصادر الخطر وإجراء التحاليل وإجراءات الوقاية
٢- تحديد نقط التحكم الحرجة
٣- وضع الحدود الحرجة
٤- وضع إجراء المراقبة والقياس لنقط التحكم الحرجة
٥- وضع إجراءات التصحيح
٦- الإحتفاظ بسجلات توثيق النظام
٧- التحقق من فاعلية النظام

★ ملاحظات يجب إتباعها قبل تطبيق نظام الهاسب:

أ. تحديد مجال الدراسة:
- يمكن تطبيق نظام الهاسب فى شركة الأغذية على منتج معين وجميع المنتجات فى الشركة مسئولة عن تحديد جميع الخواص المميزة للمنتج من حيث التركيب وطريقة التصنيع وأسلوب التوزيع وتحديد المخاطر التى تتواجد فى المنتج.

ب- إختيار فريق الهاسب:
فريق عمل الهاسب يجب أن يكون لديه معرفة وخبرة فى وضع خطة للهاسب ومعرفة كل المخاطر التى يتعرض لها المنتج الغذائى والخطوات اللازمة للوقاية منها ،منع حدوثها ويتكون الفريق من ٤- ٦ أشخاص يقومون بالآتى:

١- تعريف المخاطر
٢- وأخرون يقومون بتقدير نقاط التحكم الحرجة.
٣- منهم أشخاص يقومون بمراقبة نقاط التحكم الحرجة
٤- ومنهم أشخاص يقومون بفحص العينات وإثبات سلامة الإجراءات
٥- أشخاص يقومون بالتحقق من العمليات المختلفة

جـ- وصف المنتج:
- إسم المنتج
- مدة الصلاحية
- شكل العبوة
- كيفية إستخدام المنتج
- طريقة التوزيع (شروط الشحن)

د- تحديد الغرض من الإستعمال:
هل المنتج لجميع الأفراد أم لفئة واحدة (أطفال / مسنين ..) إحتواء بعض الأغذية على أحماض دهنية أحادية عدم التشبع لخفض أمراض القلب وتنظيم الكوليسترول أو إحتواء على الألياف التى تساعد على تقليل حدوث سرطان القولون

و- عمل رسم تخطيطى للعملية الإنتاجية
وهو يشمل من الإستلام المواد الخام مرور بكافة عمليات التصنيع، التعبئة، والتغليف والتخزين والتوزيع ووصول إلى المستهلك وهو يفيد فى التعرف على المخاطر التى يمكن أن يتعرض لها التدابير الوقائية اللازمة

هـ- مراجعة الرسم التخطيطى:
حيث يجب الإطلاع على أى تعديل يتم فى أى مرحلة

التطبيق الفعلى للنظام وأهم المخاطر والإجراءات الوقائية:

هناك بعض المخاطر التى يتعرض إليها المنتج الغذائى أثناء مراحل التصنيع المختلفة وهى تأتى من المواد الخام والتصنيع أو أثناء الإستهلاك.

ومن أهم الأخطار

١- الأخطار البيولوچية
- البكتريا الضارة
- الفطريات وخاصة المفرزة لسموم الأفلاتوكسين

٢- الأخطار الكيميائية (التلوث بالمبيدات الحشرية والمعادن الثقيلة ومضاعفات الأغذية التى تزيد عن الحد المسموح مثل المواد الحافظة

٣- الأخطار الفيزيائية وهى المواد الغريببة وهى (قطع الزجاج / الأتربة/ القوارض)

وفى النهاية وبعد عرض دور مصر للوصول بالشركات لإنتاج منتج عالمى لتحقيق التقدم الإقتصادى تتمنى النجاح لكل مؤسسة وشركة مصرية للنهوض بالإنتاج المحلى والعالمى.

***

المشروعات العامة

بقلم: سعيد رجب شرف

اود ان اوضح ان الدولة كثيرا ما تلجأ إلى شركات القطاع الخاص للقيام بخدمة عامة لصالح إحدى الجهات الحكومية مقابل مبلغ معين من المال. وفيما يلى بعض النماذج التى يهتم القارئ بمعرفتها.

١- عقود الخدمات:
وهو نوع من مشاركة القطاع الخاص حيث تقوم شركة خاصة بتقديم خدمة لصالح الجهة الحكومية المعنية فى مقابل قيمة معينة- ومن أمثلة ذلك أن تتولى شركة من شركات القطاع الخاص بتشييد محطة مياه أو محطة كهرباء أو إصلاح أى منهما. أو تركيب معدات معينة وتظل ملكية أصول المشروع وعبء تشغيله وصيانته على عاتق الحكومة كما تظل مسئولية الإستثمارات الرأسمالية والمخاطر التجارية المرتبطة بتشغيل المرفق ملقاه بكاملها على عاتق الحكومة - ويتضح من ذلك أن مشاركة القطاع الخاص فى هذه الحالة تظل محدودة ومقصورة على تقديم هذا الإنشاء أو الإصلاح فقط فى حين تتولى الهيئة الحكومية تشغيل المرفق وصيانته - وأضرب مثال على ذلك بأن تعلن هيئة الموانى مثلا عن إنشاء مبنى معين داخل أحد الموانى فتقوم أى إحدى شركات القطاع الخاص بعرضها لإنشاء المبنى فترسو عليها العملية فتقوم بهذا الإنشاء وتسلمه للجهة الحكومية التى أعلنت عنه.

٢- عقود الإدارة (التشغيل والصيانة):
وهو العقد الذى تبرمه الدولة مع إحدى شركات القطاع الخاص بتشغيل وصيانة مرفق معين نظير جعل معين. وهذه العقود تكون محددة المدة التى فى العادة تتراوح بين ثلاثة وخمسة أعوام. وتلتزم جهة الإدارة فى ظل هذه العقود بسداد مقابل الإدارة إلى شركة القطاع الخاص فى شكل أتعاب محددة وثابتة - أو فى شكل نسبة من أرباح المشروع وذلك بقصد تحفيز شركة الإدارة على رفع فاعلية المرفق وكفاءته وزيادة ربحيته.
وفى العادة تهدف جهة الإدارة من تبنى مثل هذه العقود إلى رفع كفاءة تشغيل المشروع وصيانته والإستفادة من الخبرة والكفاءة الفنية للقطاع الخاص.

٣- عقود الإيجار:
عقد إيجار المرفق العام هو عقد تقوم جهة الإدارة بمقتضاه بتأجير أصول المرفق إلى القطاع الخاص متى كان ذلك جائزاً فى ظل القوانين السارية) لفترة محددة- ويقع على عاتق المستأجر عبء تشغيل وصيانة المرفق خلال مدة الإيجار.
كما ينتقل إليه جانب من المخاطر التجارية المرتبطة بتشغيل المشروع.
ويعيب هذا الأسلوب أن عبء تمويل الإستثمارات الرأسمالية للمرفق يظل على عاتق جهة الإدارة - وبناء على ذلك تتحمل الدولة عبء تمويل أية توسعات رأسمالية وتحسينات يحتاج إليها المرفق - وبالرغم من ذلك فإن الإلتجاء إلى هذا النظام له مزاياه الخاصة فى الأحوال التى يكون فيها المرفق فى حاجة إلى رفع كفاءة تشغيله - ولكنه ليس بحاجة إلى توسعات أو تحسينات.

٤- إلتزام المرافق العامة:
إن إلتزام المرفق العام بمفهومه الإقتصادي هو عقد يتعهد فيه أحد الأفراد أو إحدى الشركات بمقتضاه بالقيام على نفقته وتحت مسئوليته المالية بتكليف من الدولة أو إحدى وحداتها وطبقاً للشروط المتفق عليها بأداء خدمة عامة للجمهور وذلك فى مقابل التصريح له بإستغلال المشروع لمدة محددة وحصوله على الأرباح.

٥- نظام البناء والتملك والتشغيل ونقل الملكية:
وهو نظام تقوم الدولة بموجبه بمنح مستثمر من القطاع الخاص الترخيص اللازم لإقامة أحد مرافق البنية الأساسية وتمويله على نفقته الخاصة . ويمتلك أصول وتشغيل المرفق وصيانته وتحصيل مقابل تقديم الخدمة لسداد أعباء تمويله وتحقيق هامش ربح معقول - كما يتحمل المستثمر كافة مخاطر المشروع التجارية طوال مدة الترخيص - وفى نهاية مدة الترخيص يلتزم المستثمر بنقل ملكية المشروع إلى الدولة وفقاً للشروط والأوضاع المبنية فى إتفاق الترخيص.

٦- خصخصة مرافق البنية الأساسية:
الخصخصة بمعناها الضيق تعنى نقل ملكية الأصول من القطاع العام أو الدولة إلى القطاع الخاص ويمكن لخصخصة مرافق البنية الأساسية أن تأخذ واحدة من صورتين أساسيتين هما:
الصورة الأولى:
تتمثل فى خصخصة مرافق البنية الأساسية القائمة بالفعل - ويتم فى هذه الحالة نقل السيطرة على المشروعات العامة القائمة بالفعل إلى القطاع الخاص بشكل تام ونهائى عن طريق البيع المباشر ونقل ملكية الأصول مباشرة إلى القطاع الخاص أو عن طريق الإلتجاء إلى سوق المال لبيع أسهم وحصص القطاع العام وشركاته إلى القطاع الخاص - أو - عن طريق زيادة رأسمال شركات القطاع العام والأعمال العام والسماح بالإكتتاب فى الزيادة للقطاع الخاص على نحو تصبح أغلبية رأس المال فيه للقطاع الخاص.
الصورة الثانية (من صور الخصخصة):
فتكون بإتباع مهمة الخصخصة لمشروعات لم تنشأ بعد بحيث تمنح الدولة ترخيصاً لإحدى الشركات الخاصة ببناء وتملك وتشغيل مرفق جديد - ويعرف هذا الشكل من أشكال الخصخصة بنظام البناء والتملك والتشغيل.
وفى الصورتين السابقتين تكون الملكية والسيطرة الفعلية النهائية على تشغيل المرفق فى أيدى القطاع الخاص.

٧- أشكال مشاركة القطاع الخاص ذات الطبيعة المختلطة:
وهو فى هذه الحالة يتم المزج بين شكلين أو أكثر من أشكال المشاركة تكون لها طبيعة مختلطة - وهى أن تأخذ أى من الشكلين الآتيين:
أ- نظام البناء والتشغيل والتحويل ويرمز إليه بلفظ BOT إختصاراً لـ- Build - Operate - Transfer
ويطلق هذا الإسم على مشروع ما وتختار له السلطة المتعاقدة مستثمر فرد أو شركة خاصة لتمويل وتشييد مرفق من مرافق البنية الأساسية لحساب الجهة الحكومية والمثال على ذلك (مشروع إنشاء مطار مرسى علم الذى قامت به شركة الخرافى الكويتية) على أن يكون لهذا المستثمر الحق فى تشغيل المرفق على أساس تجارى وتحصيل أرباح التشغيل لحسابه لفترة معينة تنتقل فيها بعد ذلك أصول المرفق ومسئولية إدارته إلى السلطة المتعاقدة (وهى هنا الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى التى أصبحت فيما بعد وزارة الطيران المدنى) فملكية أصول المشروع تظل للجهة الحكومية.
ب- نظام البناء والإستئجار والتشغيل والتحويل:
Build- Rent - Operate - Transfer
وهذا النظام يجمع بين خصائص عقد إيجار المرفق ونظام البناء والتشغيل والتحويل BOT إذ أن مؤداه قيام المستثمر ببناء المشروع لحساب السلطة العامة وعلى نفقته على أن يقوم بإستئجار المرفق بعد ذلك من السلطة المتعاقدة وقيامه بإستغلال المشروع لفترة معينة ويحصل خلال مدة الإيجار على مقابل تقديم الخدمة للجمهور أو للجهة المتعاقدة فى نهاية مدة الإتفاق - وهذا النظام شأنه فى ذلك شأن عقود الإيجار والبناء والتشغيل والتحويل BOT وإلتزام المرافق العامة تكون فيه مليكة المرفق ملكية خالصة للجهة الحكومية - كما يظل الإشراف على المرفق لهذه الجهة الحكومية وإن كان يخضع فى تشغيله الفعلى وإدارته للمستثمر من القطاع الخاص.

وارجو بذلك ان اكون قد وفقت فى عرض موضوع مشاركة القطاع الخاص فى تقديم خدمات البنية الاساسية ذات التكلفة العالية وهذه الانظمة المستحدثة التى حاولت الحكومة المصرية إدخالها فى مجال الإنشاءات للمشروعات الكبرى ليقوم بها القطاع الخاص نظير الحصول على ما انفقه من اموال وربح معقول فى خلال مدة زمنية معينة.

★★★

حكمة العدد

كن قانعاً تكن أغنى الناس

صدق أو لا تصدق:

النوم الطويل يبقيك رشيقاً

أظهرت دراسة جديدة أن الأشخاص الذين ينامون كثيراً أقل عرضة للإصابة بالبدانة وإفراط الوزن وأوضح العلماء في جامعة نورثويسترن أن الأبحاث الطبية السابقة ركزت على الغذاء والرياضة لمكافحة البدانة وأهملت دور النوم الجيد ووجد العلماء بعد متابعة ألف شخص أن مدة النوم تقل مع زيادة الوزن حيث نام الأشخاص البدينون أقل بحوالي ساعتين أسبوعياً من غيرهم الذين يتمتعون بوزن مثالي وبذلك أوضح الخبراء أن الحرمان من النوم يسبب زيادة الهرمون الذى يؤدى إلى زيادة الرغبة في الطعام.

الليزر .. والإقلاع عن التدخين

أظهر بحث طبي جديد أن المستويات المنخفضة من أشعة الليزر قد تساعد المدخنين فى الإقلاع عن هذه العادة الضارة نهائياً ويعتمد العلاج الجديد على نقل حزمة من أشعة الليزر إلى نقاط خاصة فى الجسم والأذن للتخلص من الرغبة الملحة فى تعاطى النيكوتين وأشار العلماء إلى أن هذه الوسيلة غير مؤلمة ولا تسبب أى تأثيرات جانبية حيث يحتاج المدخن إلى ٥ جلسات علاجية فقط تستغرق كل منها ٣٠ دقيقة حتى يشفى من إدمان التدخين.

ضرورة قيادة السيارات للرجال فقط

أثبت بحث علمي أجراه مجموعة من الخبراء الألمان مؤخراً صحة الإعتقاد السائد بأن النساء أسوأ من الرجال فى قيادة السيارات وذلك لعدم قدرتهن على إدراك إشارات الطرق والمرور ... ويعود السبب فى ذلك إلى طبيعة الهرمونات فى أجسامهن حيث ينقصهن الهرمون المسئول عن القدرة الدماغية التى تمكن الإنسان من تقييم وتحديد الأشكال والأجسام والمساحات وتعتبر مهارات القيادة جزء من هذه القدرة.

هل تعلم؟

- أن أطول ضفدعة تعيش فى أفريقيا الجنوبية يبلغ طولها ٦٢ سم.
- وأن الخفاش يعتمد على حاسة السمع فى معرفة طريقه وغذائه.
- وأن النملة تستطيع أن تحمل وزناً يساوى ٥٠ مرة من وزنها.

همسات

- حب ما تعمل حتى تعمل ما تحب.
- ساعات السعادة محدودة ... فحاول إدراكها.
- القوى .. من تملك نفسه عند الغضب.
- عدو عاقل .. خير من صديق أحمق.
- الخضوع عند الحاجة ذكاء.

دولوس أكبر معرض عائم للكتب

تعتبر سفينة دولوس أكبر معرض كتب عائم في العالم حيث يضم حوالى ٥٠٠ ألف كتاب وقامت هذه السفينة بزيارة بيروت للمرة الأولى فى أول فبراير حتى ١٤ فبراير الماضي .. ومنذ عام ١٩٧٧م زارت هذه السفينة أكثر من ٥٠٠ ميناء فى ٩٩ دولة وإستقبلت أكثر من ١٧ مليون شخص على متنها .. ولا تعد السفينة دولوس مجرد معرض للكتب بل هى مدينة صغيرة يعيش فيها ٣٠٠ شخص من ٤٠ دولة مختلفة ويتم بناؤها عام ١٩١٤م ولذلك دخلت موسوعة جينيس العالمية بإعتبارها أقدم سفينة لنقل الركاب.

دنيـا المرأة

★ نصائح وإرشادات غذائية (من أجل الحصول على غذاء نظيف)

- الإهتمام بالنظافة الشخصية ونظافة أدوات وأماكن إعداد الطعام
- غسل الخضر والفاكهة بالماء الجارى
- عدم إستخدام قشر البرتقال واليوسفى فى عمل الكيك والمربات لأن المبيدات تتركز بالقشور
- محاولة تناول المشروبات الطبيعية (كراوية/ قهوة/ شاى أخضر) للوقاية من مرض السرطان
- عدم تناول السمك المشوى دون تنظيف الأحشاء الداخلية.
- حفظ المكسرات والدقيق فى الثلاجة لحمايتها من الآفات
- عدم تجميد وفك اللحوم والأسماك أكثر من مرة
- عدم إستخدام ورق الألومنيوم فى طهى الأطعمة وخاصة الحمضية
- الإقلال من الأغذية المضاف إليها مكسبات الرائحة والطعم والألوان الصناعية
- عدم إستهلاك أى أغذية معلبة بها إنتفاخ أو صدأ من الداخل أو الخارج
- عدم تناول اللحوم المصنعة مثل اللنشون والسجق والبسطرمة إذا تغير لونها أو ملمسها
- عدم إستخدام الخبز المصاب بأى بقعة سوداء أو خضراء أو بيضاء
- عدم ترك الطعام بعد الطهى أكثر من ساعتان خارج الثلاجة
- عدم إستخدام ورق الجرائد فى التعامل مع الأغذية لإحتوائه على بعض المواد السامة
- عدم إستخدام الأكياس القاتمة اللون من البلاستيك لإحتوائها على مركبات ضارة مثل الكربون الضار بالصحة.
- يمنع منعاً باتاً إستخدام الأيروسولات فى المطابخ أثناء إعداد الطعام حتى لا يستقر على الأطعمة ويلوثها
- الطهى الجيد على درجات حرارة عالية
- عدم توصيل زيت التحمير لدرجة التدخين.



★ فوائد صحية لبعض النباتات الطبيعية

★ بذر الكتان

زيته + زيت السذاب مفيد فى حالات حب الشباب

زيته + دهن النعام مفيد فى حالات الصدفية

زيته + زيت الشمر مفيد فى حالات الإكزيما

زيته + اللافندر مفيد للحماية من الشمس

زيته + زيت Clary sage = شعر كثيف ناعم

- مسحوق بذر الكتان + بذور الكرفس +الدخن + الشعير = جسم رشيق خفيف الوزن
- يخفف من إلتهابات المفاصل وآلامها
- يقاوم الفطريات والفيروسات

★ الفوائد الأخرى للأرز البنى طويل الحبة:

- واقى من تصلب الشرايين
- واقى من الإصابة بالجلطات الدموية
- مخفض للكوليسترول والسكر فى الدم
- يعالج من شدة الإنفعال / جفاف البشرة / ضعف الثقة بالنفس.

★ فوائد (الزعتر / الشبت / اللفت / البردقوش)

تحتوى هذه النباتات على عنصر الكبريت وهومفيد لـ :

- يقوى الجهاز العصبى – هام جداً لسلامة المخ
- يحافظ على رونق البشرة – عامل أساسى للإستقرار العصبى

★ الشعير وإحتوائه على الفسفور المفيد لـ

واقى للقلب، واقى من أزمات الربو، واقى من ضغط الدم المرتفع مفيد للتخلص من الكوليسترول، منشط لنمو الشعر، مقوى للذاكرة

★ الدليل الغذائي للأطعمة

أولاً: الأطعمة المفيدة جداً:

زيت الزيتون، السمك، زيت الجوز، الثوم، التفاح، العنب الأحمر والأسود، الخوخ، المشمش المجفف، الشيكولاتة السوداء

ثانياً : الأطعمة المفيدة نوعاً ما:

زيت عباد الشمس، جزرنيٍ، فجل، الخضروات الطازجة، الفاكهة الطازجة، فواكه البحر، لبن بدون دسم

ثالثاً: الأطعمة التى تشكل خطراً:

اللحوم، أعضاء الحيوان الداخلية، الحليب نصف الدسم، الحلويات، السكر الأبيض، الملح المكرر

أحدث صيحة :

ملابس يابانية .. بالفيتامينات غنية

لقد تم طرح أحدث الإبتكارات الغذائية فى العالم وذلك من خلال العمل على إرتداء ملابس بحيث تكون مشبعة بالفيتامينات والمعادن التى يمتصها الجسم من خلال عملية التلامس والإحتكاك حيث أن تناول الشباب للأغذية الغنية بالفيتامينات والمعادن ضرورى للغاية وخاصة فى سن البلوغ والمراهقة .. وبالفعل قد بدأت إحدى الشركات اليابانية فى إنتاجها ومنها قميص بفيتامين سى مؤكدين أنها تظل تمد الجسم بكل ما يحتاج حتى ما يقرب من ٣٠ غسلة.

فى الصين ... الأدوية من قشر البيض

بدأ فريق من الخبراء الصينيين بكلية العلوم فى بكين الإستفادة من الإنتاج المتزايد للصين من البيض والذى يبلغ ٤٣٪ من إجمالى الإنتاج العالمى وذلك من خلال إستغلال قشر البيض لأنه يعد من أكثر المصادر الغنية بالكالسيوم الأخضر الطبيعى وذلك من خلال العمل على إستخدامه كمادة أولية فى إنتاج مواد التنظيف المطهرة والأسمدة الزراعية بالإضافة إلى الإستعانة به فى مجالات صناعة الأدوية ومستحضرات التجميل وذلك من خلال إستخلاص البروتين من الغشاء الداخلى للقشر بعد محاولة التخلص من بقايا الزلال الموجود به وذلك للعمل على تحويل الكالسيوم غير العضوى إلى كالسيوم عضوى يفيد فى العديد من الصناعات.

استقبال رائع من أعضاء نادى إسكندرية الرياضى (سبورتنج) وبكل الترحاب ترشح

الأستاذ الدكتور/ ناجى السملاوى

نائب رئيس الأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
وعضو مجلس إدارة نادى إسكندرية الرياضى (سبورتنج)

السيرة الذاتية

بكالوريوس هندسة بحرية ١٩٧٣ - ماجيستير ١٩٨٠ - جامعة الإسكندرية
دكتوراه فى تصميم السفن ١٩٨٤ - جامعة جلاسجو- المملكة المتحدة
عضو لجنة تسيير نقابة المهندسين بالإسكندرية
عضو مجلس كلية التربية الرياضية - بنين - بالإسكندرية
عضو مجلس إدارة نادى سبورتنج بالإسكندرية

بطولة الجمهورية لكرة القدم بنادى الإتحاد السكندرى لعام ١٩٦٦
حائز على جائزة أحسن أخلاق رياضية لثلاث دورات رمضانية متتالية "كرة قدم ١٩٩٢ - تنس ١٩٩ - كرة قدم ١٩٩٥"
عضو لجنة التنس بالنادى ١٩٩٣وعضو اللجنة الإجتماعية ١٩٩٧

* بطولة الجمهورية لزوجى التنس لعام ١٩٩٤ وعام ١٩٩٥
* رئيس نادى روتارى إسكندرية "مارين"
* عضو جمعية الكتاب والفنانين - أتيليه الإسكندرية
* عضو جمعية أصدقاء الموسيقى والفنون بالإسكندرية
* وكيل سابق لمجلس إدارة نادى سموحة المؤقت عام ١٩٩٧
* عضو بأندية سموحة واليخت والصيد والسورى

الحالة الإجتماعية:

- مواليد الإسكندرية يناير ١٩٥٠.
- متزوج وله ثلاث بنات "مهندسة أميرة وآية وأمنية" حصلن على بطولات إفريقية وعربية وجمهورية فى ألعاب القوى وكرة اليد

تهنئة من القلب

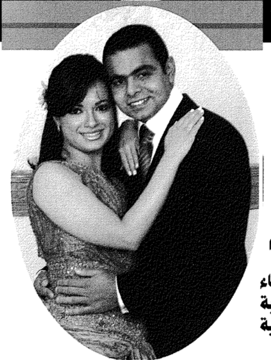


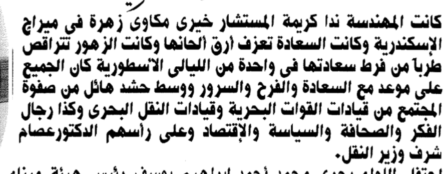
اللواء بحرى/ عاصم السيد أحمد
وأسرة مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يهنئون
السيد الأستاذ/ حسن خطاب
بالثقة الغالية التى أولاها سيادته
القيادة السياسية
بترقيته
رئيساً للإدارة المركزية بجمارك القاهرة
بعد خدمة تقرب من 33 عاماً بمطار القاهرة كان فيها مثالاً ونموذجاً للتواضع والخلق الرفيع ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح.

(مؤتمر)
تكنولوجيا المعلومات فى النقل البحرى
Information Technology in Maritime Transport
ITMT 2005
تحت رعاية معالى
الدكتور عصام شرف
وزير النقل
تنظمه
الجمعية العربية للملاحة
بالإشتراك مع
الهيئة العامة لميناء دمياط
قاعة المحاضرات الهيئة العامة لميناء دمياط
19-21 إبريل 2005
الراعى الرئيسى
شركة النظم الالكترونية المتكاملة

أفراح النقل البحرى

خطـوبة

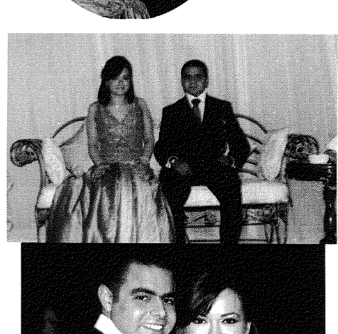




ندا ، شريف

كانت المهندسة ندا كريمة المستشار خيرى مكاوى زهرة في ميراج الإسكندرية وكانت السعادة تعزف أرق ألحانها وكانت الزهور تتراقص طرباً من فرط سعادتها فى واحدة من الليالى الأسطورية كان الجميع على موعد مع السعادة والفرح والسرور ووسط حشد هائل من صفوة المجتمع من قيادات القوات البحرية وقيادات النقل البحرى وكذا رجال الفكر والصحافة والسياسة والإقتصاد وعلى رأسهم الدكتورعصام شرف وزير النقل.

إحتفل اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية والدخيلة والسيد المستشار خيرى مكاوى بخطوبة المهندسة ندى خيرى إلى المهندس شريف محمد يوسف بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى وكانت حقاً ليلة من ألف ليلة.









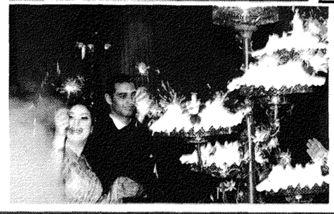
وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال وجميع العاملين بها يهنئون العروسين وأسرتيهما بالخطوبة السعيدة

خطوبة مباركة



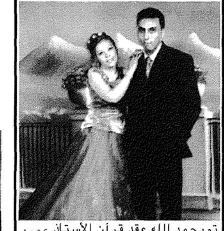
فى حفل عائلى بهيج

تمت خطوبة الزميلة ياسمين عبد المجيد المحررة بالمجلة إلى الأستاذ محمد مصطفى بشركة العامرية للبترول بقاعة الباڤيون بحدائق أنطونيادس وأسرة المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما وتتمنى لهما دوام السعادة والتوفيق





مجتمع إنترناشيونال



تم بحمد الله عقد قرآن الأستاذ عمرو عادل على الآنسة منى عصمت

ميادة محمود



مريم أحمد شعوط

محمد لؤى



أمنية عبد الرحيم



مريم عصام بهيج

عيد ميلاد سعيد

دينا وائل مغازى



السيد مبروك



كريم محمد محمد

رضوى رمضان



يوسف محمود فهمى

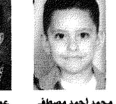
عمر محمود

بلال محمود

محمد محمود

أنجال محمود منصور عضو مجلس المحافظة تهنئة من محمد شاكر ووداد شلبى













أمنية إبراهيم

محمد أحمد مصطفى

عمر محمد بدوى

روان محمد بدوى

بهاء أحمد مصطفى




SHIP & C.R.E.W


الهندسية
للحاويات

